Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 85 (678) Год издания 8-й | Среда, 25 октября 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Об итогах выполнения государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1950 год за III квартал. Сообщение Центрального Статистического Управления при Совете Министров СССР (1 стр.).

Заявление Министров иностранных дел СССР, Албании, Болгарии, Чехословакии, Польши, Румынии, Венгрии и Германской Демократической Республики по поводу решений нью-йоркского совещания трех держав о ремилитаризации Западной Германии (2 стр.).

В. Васильев — Великая сила социалистической демократии (2 стр.).

Конференция механизаторов и работников эксплоатационных служб южных бассейнов. На смену ручному труду пришли механизмы (3 стр.).

Механизмы — на социалистическую сохранность (4 стр.).

В. Кучерявенко — В стране «желтого дьявола». (Записки советского моряка). (4 стр.).

За четкую организацию труда судоремонтников

Перед коллективами судоремонтных предприятий морского флота стоит ответственная задача — в срок и высококачественно ремонтировать суда. Этого можно достигнуть путем четкой организации труда, применения передовых, стахановских методов в работе. Рост производительности труда немыслим без правильной его организации. Говоря о необходимости правильной организации труда, товарищ Сталин указывает, что надо поставить рабочих в такие условия труда, которые давали бы им возможность работать с толком, позволяли бы поднимать производительность и улучшать качество продукции. Нужно, стало быть, организовать труд на предприятиях таким образом, чтобы его производительность поднималась из месяца в месяц, из квартала в квартал.

Многие наши судоремонтные предприятия накопили немалый опыт правильной организации труда, и этим прежде всего об'ясняется то, что они систематически перевыполняют задания, добиваются увеличения выпуска продукции и снижения себестоимости. Именно благодаря умелой, продуманной организации труда передовые судоремонтные заводы морского флота, как, например, Рижский и другие, добиваются ускорения ремонта судов и перевыполнения производственных заданий.

В то же время у нас есть еще предприятия, которые отстают с выполнением плана. Так, например, завод им. Закавказской Федерации в нынешнем году заметно ухудшил работу, систематически не выполняет программы. Одной из главных причин отставания завода является отсутствие четкой организации труда рабочих. Поэтому обязанность каждого мастера, технолога, начальника цеха завода состоит в том, чтобы обеспечить такую организацию труда, которая помогла бы быстро устранить недостатки, мешающие судоремонтникам плодотворно работать.

Опыт правильной организации труда, имеющийся на наших передовых заводах, не всегда передается всем промышленным предприятиям флота. Известно, что организация работ по графику, применение скоростных способов ремонта судов, создание комплексных бригад дают возможность увеличить производительность труда, улучшить использование техники. Однако руководители отдельных заводов, в частности Канонерского завода, подходят к этому делу формально и не занимаются распространением передового опыта.

Внедрение передовой техники имеет большое значение в улучшении организации труда. Одним из важных условий роста производительности труда является механизация трудоемких процессов производства, позволяющая коренным образом улучшить условия труда судоремонтников. В этом отношении на ряде предприятий морского флота сделано немало, но далеко еще не достаточно. На некоторых заводах, в первую очередь на заводе им. Закавказской Федерации, безучастно относятся к механизации трудоемких процессов, не выполняют плана внедрения новой техники, и, как следствие этого, наблюдаются крупные недостатки в деятельности предприятия.

Почин инженера Федора Ковалева, горячо подхваченный советскими моряками, открывает перед судоремонтниками широкие перспективы для ускорения ремонта судов. Обобщение опыта лучших стахановцев, распространение их приемов работы и методов организации труда являются решающим условием улучшения работы наших предприятий. В этом большая роль принадлежит инженерам и техникам, которые призваны помочь всем рабочим освоить навыки лучших стахановцев, новаторов производства. Правильно поступили на заводе им. А. Марти, серьезно взявшись за обобщение опыта передовиков производства. Здесь группа инженеров изучает приемы труда стахановцев и распространяет их. Это приносит коллективу заметную пользу, помогает правильно организовать труд рабочих.

Серьезно отнеслись к почину тов. Ковалева на Бакинской судоверфи. Здесь партийная и профсоюзная организации разрабатывают мероприятия для того, чтобы широко распространить методы тов. Ковалева. Инженеры и техники верфи решили изучить и обобщить стахановские приемы передовиков производства и сделать их достоянием всего коллектива.

Применяя методы инженера Ковалева, по-новому организуя труд в бригадах, сменах и на участках, руководители судоремонтных предприятий смогут добиться не только ускорения ремонта судов, но и снижения себестоимости работ, а также увеличения выпуска продукции и улучшения ее качества.

Борьба за четкую организацию труда должна быть постоянно в центре внимания партийных организаций судоремонтных предприятий. Они обязаны воспитывать в людях социалистическое отношение к труду, развивать соревнование, быть во главе этого соревнования. Коммунист не может проходить мимо того, что в цехе простаивает оборудование, что тот или иной рабочий не полностью загружен и часто вынужден тратить время на поиски материала и инструмента. Долг партийных организаций, долг всех коммунистов — помогать руководителям заводов, цехов, участков в налаживании правильной организации труда, в распространении опыта передовиков производства.

Правильно поступает партийная организация механического цеха завода им. X годовщины Октябрьской революции. Она оказывает большую помощь коллективу цеха в борьбе за досрочное выполнение плана, за четкую организацию труда. Здесь регулярно проводятся производственные совещания, на которых обсуждаются не только пути улучшения работы цеха, но и организации труда. В результате коллектив цеха систематически перекрывает задания, все время наращивает темпы работы.

Этого, к сожалению, нельзя сказать о цеховых партийных организациях некоторых других заводов. Серьезные недостатки в организации труда в ведущих цехах завода им. Парижской Коммуны, как, например, механическом и корпусно-котельном, мало тревожат не только секретарей парторганизаций этих цехов, но также и партийное бюро завода. Не удивительно поэтому, что отсутствие на заводе им. Парижской Коммуны четкой организации труда является одной из основных причин длительной задержки судов в ремонте, особенно в капитальном.

Правильная, четкая организация труда является важнейшим условием в борьбе за досрочное выполнение плана, за ускорение ремонта судов и снижение себестоимости заводских работ. Поэтому вопросы организации труда должны быть всегда в поле зрения каждой партийной организации цеха, участка, завода.

Что нужно для того, чтобы улучшить организацию труда на наших предприятиях? Необходимо прежде всего распространить опыт комплексных бригад на судоремонте не только в корпусных, но и других цехах. Особое внимание должно быть обращено на организацию работы по графику, строгое выполнение заданий каждым рабочим бригады, цеха, завода. Мастер цеха обязан ознакомить с заданием всех бригадиров, разработать технологический график работ и обеспечить людей всем необходимым для успешного выполнения плана.

Следует также ежедневно проводить короткие производственные совещания бригадиров для подведения итогов дня и обсуждения заданий на следующие сутки. Подобные же совещания должны проводиться после окончания смены и начальниками цехов с участием мастеров и бригадиров. Эти совещания помогут вскрыть недостатки, наметить пути улучшения организации труда, а следовательно, успешнее выполнять план.

В организации труда видная роль принадлежит инженерам и техникам цехов. Они призваны оказывать помощь отстающим рабочим в повышении их квалификации, в изучении лучших приемов стахановцев.

Главморпрому необходимо обобщать и распространять опыт лучших предприятий по организации труда. Надо, чтобы работники главка, выезжающие на предприятия, серьезно занимались изучением опыта цехов и бригад в части организации труда и на месте оказывали помощь заводам в этом деле.

Только улучшая организацию труда, постоянно совершенствуя технологию, механизируя трудоемкие процессы, распространяя опыт инженера тов. Ковалева, руководители хозяйственных и партийных организаций смогут обеспечить улучшение всех производственных показателей предприятия.

Успешно решить эту задачу — значит ускорить ремонт судов, улучшить качество продукции, а следовательно, обеспечить морякам досрочное выполнение плана перевозок завершающего года послевоенной сталинской пятилетки.

Предоктябрьское социалистическое соревнование

Трудовые успехи моряков парохода «Чукотка»

ВЛАДИВОСТОК. (По радио). Экипаж парохода «Чукотка», включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, взял на себя обязательство выполнить годовой план перевозок к 7 ноября. Слово свое моряки с честью сдержали — годовой план завершен на два с половиной месяца раньше срока. Такой успех был достигнут благодаря патриотическому стремлению всего экипажа сделать производственный подарок матери-Родине, сократить стояночное время в портах, увеличить скорость судна.

Под руководством старшего механика тов. Городинского машинная команда обеспечила бесперебойную работу всех механизмов и только за четыре последних месяца произвела ремонтных работ на сумму 36 тысяч рублей.

От машинной команды не отстает и палубная. Боцман тов. Седов, матросы тт. Слаоров, Клинцух, Барабаш и другие под руководством старшего помощника капитана тов. Табакаря изготовили за период плавания 12 шкентелей, выкрасили борт судна, 10 кают. Силами команды был произведен ремонт на сумму 20 тысяч рублей.

За высокие производственные показатели и досрочное завершение годового плана экипаж парохода «Чукотка» занесен на доску почета Дальневосточного пароходства и награжден премией.

Сейчас моряки борются за выполнение нового обязательства — перевезти к 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции 8 тысяч тонн сверхплановых грузов.

Завершили пятилетний план

БАКУ. (Наш корр.). Трудовую победу одержал экипаж танкера «Берия». На-днях теплоход закончил последний рейс в счет пятилетнего плана. В этом году моряки танкера совершили пять сверхплановых рейсов, сэкономив при этом большое количество топлива и смазочных материалов.

Теперь, включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, экипаж танкера «Берия» обязался перевезти дополнительно тысячи тонн нефтепродуктов.

Об итогах выполнения государственного плана развития народного хозяйства СССР на 1950 год за III квартал

Сообщение Центрального Статистического Управления при Совете Министров СССР

Развитие промышленности, сельского хозяйства и транспорта, капитальное строительство, развёртывание товарооборота и повышение материального и культурного уровня жизни народа в III квартале 1950 года характеризуются следующими данными:

I. ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПРОИЗВОДСТВА В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

План производства в III квартале 1950 года **по валовой продукции** промышленности выполнен министерствами следующим образом:

	Процент выполнения квартального плана за III квартал 1950 года
Министерство металлургической промышленности	101
Министерство угольной промышленности	102
Министерство нефтяной промышленности	104
Министерство электростанций	99
Министерство химической промышленности	105
Министерство электропромышленности	105
Министерство промышленности средств связи	102
Министерство тяжёлого машиностроения	103
Министерство автомобильной и тракторной промышленности	103
Министерство станкостроения	103
Министерство машиностроения и приборостроения	99
Министерство строительного и дорожного машиностроения	101
Министерство транспортного машиностроения	102
Министерство сельскохозяйственного машиностроения	101
Министерство промышленности строительных материалов СССР	106
Министерство лесной и бумажной промышленности СССР	95
Министерство лёгкой промышленности СССР	105
Министерство хлопководства СССР	119
Министерство рыбной промышленности СССР	93
Министерство мясной и молочной промышленности СССР	101
Министерство пищевой промышленности СССР	105
Министерства местной промышленности и Министерства местной топливной промышленности союзных республик	107
Промышленные предприятия Министерства путей сообщения	104
Промышленные предприятия Министерства здравоохранения СССР	102
Промышленные предприятия Министерства кинематографии СССР	111
Промысловая кооперация	101

План III квартала 1950 года по валовой продукции промышленности в целом выполнен на 103 процента. План промышленного производства за 9 месяцев 1950 года также перевыполнен.

В III квартале произведено сверх плана значительное количество железнодорожных рельсов, трансформаторной и динамной стали, железных труб, железной руды, ряда цветных металлов, отдельных видов кабельных изделий, угля, нефти, бензина, керосина, дизельного топлива, товарных вагонов, автомобилей, шарикоподшипников, металлорежущих станков, тракторов, самоходных комбайнов, лесопосадочных машин, прядильных машин, каустической соды, каучука, красителей и других химикатов, цемента, мягкой кровли, велосипедов, патефонов, швейных машин, часов, фотоаппаратов, хлопка-волокна, льняных, шерстяных и шёлковых тканей, искусственного шёлка, штапельного волокна, мяса, колбасных изделий, растительного масла, сахара, чая, виноградного вина, шампанского, пива, папирос и многих других видов промышленной продукции. План выработки электроэнергии в целом по народному хозяйству, то есть с учётом электростанций промышленных министерств, в III квартале перевыполнен, хотя Министерство электростанций несколько недовыполнило плановое задание.

При выполнении плана производства валовой продукции и большинства важнейших видов промышленной продукции в натуре некоторые министерства недовыполнили план по отдельным важным видам продукции. Министерством химической промышленности не выполнен квартальный план производства аммиачной селитры, Министерством электропромышленности — электромоторов, Министерством тяжелого машиностроения и Министерством транспортного машиностроения — отдельных видов турбин, Министерством автомобильной и тракторной промышленности — автопогрузчиков, Министерством строительного и дорожного машиностроения — экскаваторов, Министерством сельскохозяйственного машиностроения — ряда сельскохозяйственных машин.

Министерство металлургической промышленности не выполнило квартальный план производства металлургического оборудования и не обеспечило выполнение плана по сортаменту чёрных металлов.

При значительном расширении ассортимента и улучшении качества продукции имело место недовыполнение плановых заданий по улучшению ассортимента и качества промышленных товаров. Так, например, Министерство лёгкой промышленности СССР не выполнило план по ассортименту чулочно-носочных изделий, Министерство мясной и молочной промышленности СССР не выполнило план производства высших сортов масла и сыра. Не полностью выполнено задание по ассортименту и качеству продукции местной промышленностью и промысловой кооперацией.

II. РОСТ ПРОИЗВОДСТВА ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ

Производство важнейших видов промышленной продукции в III квартале 1950 года изменилось по сравнению с III кварталом 1949 года следующим образом:

	III квартал 1950 года в процентах к III кварталу 1949 года
Чугун	118
Сталь	117
Прокат	114
Рельсы железнодорожные	118
Трубы железные	114
Медь	106
Цинк	121
Свинец	120
Уголь	111
Нефть	112
Бензин	120
Керосин	110
Дизельное топливо	141
Газ природный	112
Электроэнергия	115
Электровозы магистральные	142
Вагоны товарные магистральные	111
Автомобили грузовые	130
Автомобили легковые	144
Автобусы	138
Шарикоподшипники	137
Металлургическое оборудование	117
Экскаваторы	122
Турбины паровые	162
Автокраны и автопогрузчики	110
Электромоторы до 100 квт	116
Электромоторы свыше 100 квт	114
Станки металлорежущие — Министерство станкостроения	114
Прядильные машины	117
Счётные машины	100
Тракторы	139
Комбайны зерновые	149
Плуги тракторные	150
Сеялки тракторные	179
Культиваторы тракторные	174
Сода каустическая	114
Сода кальцинированная	116

	III квартал 1950 года в процентах к III кварталу 1949 года
Минеральные удобрения	126
Красители	135
Каучук синтетический	116
Автопокрышки	128
Вывозка деловой древесины	106
Бумага	121
Цемент	124
Стекло оконное	107
Шифер	117
Мягкая кровля	115
Кирпич	124
Стандартные дома	117
Велосипеды	133
Радиоприемники	127
Патефоны	105
Швейные машины	126
Часы	133
Фотоаппараты	193
Хлопок-волокно	156
Ткани хлопчатобумажные	103
Ткани льняные	132
Ткани шерстяные	110
Ткани шёлковые	121
Обувь кожаная	125
Обувь резиновая	114
Чулочно-носочные изделия	127
Мясо	153
Колбасные изделия	136
Масло животное	105
Масло растительное	140
Сахар	137
Кондитерские изделия	130
Консервы	131
Чай	125
Мыло	139
Папиросы	117
Виноградное вино	187
Шампанское	148
Пиво	137

Валовая продукция всей промышленности СССР за 9 месяцев 1950 года выросла по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 22 процента, а за III квартал 1950 года по сравнению с III кварталом 1949 года — на 24 процента.

Внедрение передовых технологических процессов и более совершенных методов обработки, а также снижение потерь и отходов материалов обеспечили во многих отраслях промышленности в III квартале 1950 года дальнейшее снижение расхода сырья, материалов, топлива и электроэнергии на единицу продукции.

Установленное на III квартал задание по снижению себестоимости промышленной продукции перевыполнено. Себестоимость промышленной продукции в III квартале 1950 года снизилась, в сопоставимых ценах, на 7 процентов.

III. СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Колхозы, машинно-тракторные станции и совхозы заканчивают уборку зерновых и технических культур.

По данным Главной государственной инспекции по определению урожайности при Совете Министров СССР, валовой урожай зерновых культур в 1950 году получен на уровне урожая прошлого года, несмотря на то, что в ряде районов Северного Кавказа и в некоторых других районах страны сложились неблагоприятные погодные условия для зерновых культур.

Валовой урожай хлопка в текущем году намного превышает урожай прошлого года. Выше прошлого года получен урожай сахарной свеклы. Получен хороший и удовлетворительный урожай также и других технических культур и картофеля.

Сев озимых культур в текущем году проведен в более ранние сроки. Посеяно озимых на 15 октября на 2,3 миллиона гектаров больше, чем на эту дату в 1949 году.

Работы по вспашке зяби проводятся в больших размерах и в более ранние сроки, чем в 1949 году. В колхозах и совхозах на 15 октября вспахано зяби на 7 миллионов гектаров больше, чем на ту же дату в 1949 году.

Растет и укрепляется материально-техническая база сельского хозяйства. За 9 месяцев 1950 года сельское хозяйство получило 130 тысяч тракторов в переводе на пятнадцатисильные, 33 тысячи комбайнов, из них 16 тысяч самоходных, 66 тысяч грузовых автомобилей, один миллион триста тысяч прицепных орудий и других сельскохозяйственных машин.

Уровень механизации сельскохозяйственных работ в колхозах в 1950 году значительно повысился. Машинно-тракторные станции за истекший период 1950 года произвели сельскохозяйственных работ в колхозах на 18 процентов больше, чем за тот же период в 1949 году. Зерновых культур в колхозах убрано комбайнами на 23 процента больше, чем в 1949 году.

Выполняя задание Партии и Правительства по трёхлетнему плану развития общественного колхозного и совхозного продуктивного животноводства, колхозы и совхозы добились дальнейшего увеличения поголовья скота.

Поголовье общественного скота в колхозах с 1 октября 1949 года по 1 октября 1950 года увеличилось: крупного рогатого скота — на 11 процентов, в том числе коров на 19 процентов, поголовье свиней — на 41 процент, овец и коз — на 15 процентов и лошадей — на 17 процентов. Поголовье птицы в колхозах увеличилось на 63 процента.

Поголовье скота в совхозах Министерства совхозов СССР с 1 октября 1949 года по 1 октября 1950 года возросло: крупного рогатого скота — на 15 процентов, в том числе коров на 17 процентов, поголовье свиней — на 39 процентов, овец и коз — на 13 процентов и лошадей — на 20 процентов.

IV. РОСТ ГРУЗООБОРОТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, РЕЧНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Общий план среднесуточной погрузки на железнодорожном транспорте в III квартале 1950 года выполнен на 102 процента.

Среднесуточная погрузка всех грузов на железных дорогах возросла в III квартале 1950 года по сравнению с III кварталом 1949 года на 13 процентов.

План на III квартал 1950 года по грузообороту речного транспорта выполнен на 103 процента. Грузооборот речного транспорта в III квартале 1950 года увеличился по сравнению с III кварталом 1949 года на 20 процентов.

План по грузообороту морского транспорта выполнен на 97 процентов. Грузооборот морского транспорта в III квартале 1950 года увеличился по сравнению с III кварталом 1949 года на 7 процентов.

V. РОСТ КАПИТАЛЬНЫХ РАБОТ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Капитальные вложения в народное хозяйство СССР в 1950 году значительно возросли по сравнению с 1949 годом. За 9 месяцев 1950 года об'ем всех капитальных работ составил 125 процентов к 9 месяцам 1949 года, в том числе в металлургической промышленности 114 процентов, в угольной промышленности 108 процентов, в нефтяной промышленности 130 процентов, по электростанциям 134 процента, в машиностроении 111 процентов, в промышленности строительных материалов 116 процентов, в легкой и пищевой промышленности 113 процентов, по машинно-тракторным станциям и совхозам 168 процентов, на транспорте 125 процентов, в жилищном строительстве 120 процентов.

В 1950 году получила дальнейшее развитие строительная индустрия, оснащенная передовой техникой. Об'ем выполненных строительно-монтажных работ за 9 месяцев 1950 года по сравнению с 9 месяцами 1949 года составил по Министерству строительства предприятий тяжелой индустрии 119 процентов, по Министерству строительства предприятий машиностроения — 111 процентов и по подрядным организациям Министерства угольной промышленности — 114 процентов, Министерства нефтяной промышленности — 121 процент, Министерства электростанций — 139 процентов.

VI. РАЗВЕРТЫВАНИЕ ТОВАРООБОРОТА

В III квартале 1950 года происходило дальнейшее развертывание советской торговли. Розничный товарооборот государственной и кооперативной торговли в III квартале 1950 года увеличился по сравнению с III кварталом 1949 года, в сопоставимых ценах, на 33 процента.

Продажа продовольственных товаров в III квартале 1950 года увеличилась по сравнению с III кварталом 1949 года на 30 процентов, в частности, продажа мясных продуктов увеличилась на 33 процента, животного масла — на 52 процента, растительного масла — на 12 процентов, рыбы — на 17 процентов, сахара — на 32 процента, кондитерских изделий — на 40 процентов.

Продажа промышленных товаров возросла еще в больших размерах, чем продажа продовольственных товаров. В III квартале 1950 года промышленных товаров продано на 37 процентов больше, чем в III квартале 1949 года. При этом продажа хлопчатобумажных тканей увеличилась на 33 процента, шерстяных тканей — на 36 процентов, шелковых тканей — на 39 процентов, швейных изделий — на 41 процент, трикотажных изделий — на 33 процента, чулок и носок — на 48 процентов, кожаной обуви — на 50 процентов, мыла хозяйственного — на 52 процента, мыла туалетного — более чем в два раза, парфюмерии — на 34 процента. Продажа велосипедов в III квартале 1950 года по сравнению с III кварталом 1949 года увеличилась на 40 процентов, мотоциклов — свыше чем в полтора раза, карманных и наручных часов — на 10 процентов, швейных машин — на 40 процентов, радиоприемников — на 27 процентов.

Увеличилась также по сравнению с прошлым годом продажа населению сельскохозяйственных продуктов на колхозных рынках.

VII. УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ И РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА

Численность рабочих и служащих в народном хозяйстве СССР в III квартале 1950 года была больше, чем в III квартале 1949 года, на два миллиона четыреста тысяч человек. В промышленности, сельском и лесном хозяйстве, в строительстве и на транспорте численность рабочих и служащих увеличилась почти на два миллиона человек и в учебных, научно-исследовательских и лечебных учреждениях — на триста тысяч человек.

Окончило ремесленные, железнодорожные и горнопромышленные училища и направлено в III квартале на работу в промышленность, строительство и на транспорт 220 тысяч молодых квалифицированных рабочих.

В III квартале 1950 года продолжался дальнейший рост производительности труда в промышленности и строительстве.

Большинство отраслей промышленности выполнило установленное государственным планом на III квартал 1950 года задание по повышению производительности труда. Производительность труда рабочих в промышленности возросла против III квартала 1949 года более чем на 12 процентов, в том числе в машиностроении на 20 процентов, в металлургической промышленности на 6 процентов, в угольной промышленности более чем на 8 процентов. Производительность труда рабочих в строительстве возросла за тот же период на 8 процентов.

VIII. КУЛЬТУРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

В 1950 году окончило высшие учебные заведения и техникумы, включая заочные, 500 тысяч молодых специалистов, в том числе 236 тысяч инженеров, техников, агрономов, экономистов и других специалистов для промышленности, строительства, транспорта, сельского хозяйства и государственного аппарата и 264 тысячи учителей, врачей и других специалистов в области культуры и здравоохранения.

В текущем учебном году в высшие учебные заведения и техникумы, включая заочные, вновь принято около 800 тысяч учащихся, в том числе в высшие учебные заведения 350 тысяч человек и в техникумы 450 тысяч человек.

Тираж книг за 9 месяцев 1950 года увеличился по сравнению с тем же периодом прошлого года на 16 процентов.

В течение лета 1950 года 5 миллионов детей и подростков отдыхали в пионерских лагерях, детских санаториях, экскурсионно-туристских базах, организованно выезжали на весь летний период в дачные местности вместе с детскими садами, детскими домами и детскими яслями.

Значительно расширена сеть санаториев и домов отдыха.

В III квартале текущего года около 15 миллионов человек использовали очередные отпуска, ежегодно предоставляемые всем рабочим и служащим с сохранением заработной платы.

Центральное Статистическое Управление при Совете Министров СССР

Заявление

Министров иностранных дел СССР, Албании, Болгарии, Чехословакии, Польши, Румынии, Венгрии и Германской Демократической Республики по поводу решений нью-йоркского совещания трех держав о ремилитаризации Западной Германии

19 сентября сего года было опубликовано коммюнике о состоявшемся в Нью-Йорке сепаратном совещании министров иностранных дел Соединенных Штатов Америки, Великобритании и Франции, принявшем ряд новых сепаратных решений по германскому вопросу.

В коммюнике указывается, что правительства США, Великобритании и Франции намерены поставить вопрос о прекращении состояния войны с Германией, и в то же время подтверждается сохранение навязанного Западной Германии «Оккупационного статута».

В коммюнике, дальше, говорится о том, что будет произведен пересмотр прежних решений о запрещенных отраслях германской промышленности, причем не делается никаких оговорок о недопустимости восстановления германской военной промышленности.

Из коммюнике, вместе с тем, видно, что главным вопросом совещания трех министров был вопрос о воссоздании германской армии, вопрос о ремилитаризации Западной Германии.

Уже из перечисления этих основных пунктов коммюнике видно, что нью-йоркские сепаратные решения правительств Соединенных Штатов Америки, Великобритании и Франции по германскому вопросу являются новым грубым нарушением обязательств, которые эти правительства взяли на себя по Потсдамскому соглашению, содержат угрозу миру в Европе и противоречат интересам всех миролюбивых народов, в том числе национальным интересам германского народа.

1. Заявление правительств США, Великобритании и Франции о намерении поставить вопрос о «прекращении состояния войны с Германией» является насквозь лицемерным и не имеет ничего общего с давно назревшей необходимостью заключить мирное урегулирование для Германии, без чего стало невозможным и восстановление единства Германии. Говоря о прекращении состояния войны с Германией, коммюнике подчеркивает, что это «не затронет прав и статуса трех держав в Германии», оставляя в силе, согласно оккупационному статуту, неограниченную власть в отношении Западной Германии. Таким образом, три правительства вновь заявляют о продлении действия «Оккупационного статута», действие которого они хотят продлить на неопределенно долгое время, дабы можно продлить оккупацию Западной Германии.

Более того, в коммюнике говорится, что три оккупирующие державы «увеличат и укрепят свои войска в Германии». Из опубликованных сообщений известно, что в связи с этим оккупационные расходы Западной Германии возрастают почти в два раза, что значительно увеличит налоговое бремя. Не приходится доказывать, что решение трех правительств о новом увеличении оккупационных войск в Западной Германии не вызывается ничем другим, кроме как все растущими агрессивными стремлениями этих держав в Европе.

Теперь ясно, что фальшивые фразы о так называемом «прекращении» состояния войны с Германией являются лишь ширмой для прикрытия политики держав, возглавляющих агрессивный Северо-атлантический союз. Эти державы стремятся развязать себе руки в использовании Западной Германии, ее людских и материальных ресурсов, в своих империалистических интересах, для осуществления их стратегических планов, за которыми скрываются стремления правящих кругов США к установлению мирового господства. Под предлогом прекращения состояния войны с Германией они стремятся создать условия для открытого включения Западной Германии в агрессивную группировку так называемого Северо-атлантического союза и окончательно превратить Западную Германию в орудие своих агрессивных военно-стратегических планов в Европе.

Очевидно также, что вопрос о прекращении состояния войны с Германией притянут для того, чтобы как можно дольше оттягивать заключение мирного договора с Германией, а тем самым оттянуть и вывод оккупационных войск из Германии. В нью-йоркском коммюнике министров иностранных дел ничего не говорится ни о мирном договоре для Германии, ни о подготовке такого договора. Между тем еще 5 лет тому назад правительства США, Великобритании и Франции, согласно Потсдамскому решению, взяли на себя обязательство по подготовке мирного договора с Германией, от выполнения которого они теперь уклоняются под всякими предлогами. Это показывает, насколько далеко отошла политика США, Великобритании и Франции от Потсдамского соглашения четырех держав. Это также показывает, что нынешняя политика США, Великобритании и Франции, грубо нарушая Потсдамское соглашение, находится в прямом противоречии с интересами всех миролюбивых народов Европы.

2. В коммюнике министров иностранных дел говорится также о том, что пересмотр соглашения о запрещенных отраслях промышленности или отраслях промышленности, в отношении которых введены ограничения, должен быть предпринят в свете взаимоотношений, которые устанавливаются с федеральной республикой», то-есть с Западной Германией. При этом ни слова не говорится о запрещении восстановления военной промышленности, как этого требуют Ялтинское и Потсдамское соглашения, а также последующие соглашения США, Великобритании, Франции и СССР. Больше того. В коммюнике говорится о том, что разрешается производство стали сверх установленных пределов в военных целях.

Таким образом в коммюнике трех министров фактически снимается запрещение германской военной промышленности, о чем имеются единодушно принятые твердые решения четырех держав. Подлинный смысл нью-йоркского коммюнике заключается в том, что теперь тяжелая промышленность Рура открыто приспособляется к выполнению военно-стратегических задач западных держав. Своим нью-йоркским коммюнике три державы широко раскрывают ворота для восстановления военно-промышленного потенциала Западной Германии, служившего в свое время главной опорой германского империализма и гитлеровской агрессии. Все это показывает, как грубо и бесцеремонно попираются ныне правительствами США, Великобритании и Франции те совместные решения четырех держав, принимавшиеся с участием Советского Союза, которые были направлены на запрещение германской военной промышленности и на недопущение возрождения германского милитаризма и которые были встречены с громадным удовлетворением миролюбивыми народами Европы и всего мира.

Тем же целям воссоздания военно-промышленного потенциала Западной Германии и приспособления западногерманской экономики к планам англо-американского военного блока служат попытки создания сверхмонополистических об'единений угольной и металлургической промышленности Западной Германии и Франции, с участием некоторых других европейских государств. Эти попытки западногерманских и французских капиталистических монополий, осуществляемые под диктовку правительства США и опирающиеся на наиболее реакционные группировки в Западной Германии, таят в себе серьезную опасность возрождения агрессивных германских сил и, естественно, встречают решительный отпор со стороны демократических кругов Франции, Западной Германии и других европейских стран.

Такая политика правительств США, Великобритании и Франции находится в явном противоречии с основными принципами Потсдамского соглашения, целью которого является восстановление Германии как миролюбивого демократического государства, опирающегося на **возрождение и дальнейшее развитие мирной германской промышленности,** сельского хозяйства и других отраслей германской экономики. Эта политика трех держав направлена на то, чтобы свернуть развитию германской экономики на рельсы подготовки новой войны в Европе вместо того, чтобы предоставить германскому народу все необходимые возможности для развития мирной экономики, для залечивания ран войны, восстановления городов и улучшения материальных условий жизни трудящихся, на чем неизменно настаивает Советский Союз.

3. Как сказано выше, главным вопросом, обсуждавшимся на нью-йоркском совещании министров иностранных дел США, Великобритании и Франции, был вопрос о воссоздании германской армии, хотя в тексте коммюнике все сделано для того, чтобы затушевать этот вопрос. Согласно коммюнике, три министра договорились, чтобы сверх имеющихся в Западной Германии полицейских частей «разрешить создание мобильных полицейских соединений», и, кроме того, ими предусмотрена возможность «участия Германии в об'единенных вооруженных силах», то-есть фактически предусматривается создание германской армии, хотя в том же коммюнике сделано лицемерное заявление, что «воссоздание германской национальной армии не отвечало бы высшим интересам Германии или Европы».

По опубликованным данным, в западных зонах Германии и западных секторах Берлина насчитывается 456 тысяч человек, входящих в немецкие и иностранные воинские формирования с участием «перемещенных лиц» и в различные полицейские части, причем они состоят в основном из бывших солдат и офицеров гитлеровской армии. Вооружение этих частей и формирований, их организационное построение и армейская выучка, подготовка офицерских кадров для них в специальных школах, участие в военных маневрах совместно с оккупационными войсками западных держав показывают, что эти формирования и части представляют собою по сути дела армейские соединения. Этим формированиям приданы танковые и артиллерийские подразделения. Несмотря на это, в коммюнике трех министров говорится о разрешении создать новые «мобильные полицейские соединения», что якобы соответствует «требованиям, выдвигаемым нынешним положением». Из этого видно, что правительства США, Великобритании и Франции стремятся значительно раздуть число полицейских формирований в Западной Германии, представляющих по сути дела регулярную германскую армию.

Коммюнике, однако, показывает, что теперь правительства США, Великобритании и Франции не хотят ограничиваться только полицейскими формированиями, а уже открыто поставили вопрос об «участии Германии в Об'единенных вооруженных силах». Хотя в коммюнике говорится о том, что этот вопрос является в настоящее время «предметом изучения», но эта форма выражения явно служит лишь целям подготовки общественного мнения к принятым тремя правительствами решениям о воссоздании германской армии. Теперь уже не является секретом, что к делу восстановления германской армии привлекаются такие гитлеровские генералы, как Гальдер, Гудериан, Мантейфель и др. Из коммюнике видно, что при этом преследуется цель поставить возрождаемую ныне западногерманскую армию на службу англо-американскому блоку и его агрессивным планам.

При таком положении нет ничего удивительного, что правительствами трех западных держав поставлена задача отмены прежних ограничений в отношении германской военной промышленности, чего упорно добиваются западногерманские капиталистические монополии. Еще вчера народы Франции, Великобритании и США вели кровавую борьбу с гитлеровской агрессией, с германским империализмом, — ныне же правящие круги этих стран своими руками восстанавливают западногерманскую армию, освобождают от наказания осужденных военных преступников, восстанавливают военно-промышленный потенциал Западной Германии, возрождают западногерманский империализм.

Это означает, что правительства США, Великобритании и Франции окончательно отказались от тех решений четырех держав, в которых нашли свое выражение цели **ликвидации германского империализма,** а также цели **возрождения Германии, как миролюбивого демократического государства,** и в которых выражены великие принципы укрепления мира во всем мире.

Это означает, что правительства трех западных держав перешли к политике агрессии, несовместимой с интересами мира в Европе, несовместимой с интересами миролюбивых народов во всем мире.

4. Как известно, уже Лондонское сепаратное совещание трех держав по германскому вопросу в 1948 году приняло решения, которые окончательно отбросили в сторону задачи демилитаризации и демократизации Германии и поставили своей целью превратить Западную Германию в орудие англо-американского агрессивного блока. Уже тогда в заявлении министров иностранных дел СССР, Албании, Болгарии, Чехословакии, Югославии, Польши, Румынии и Венгрии по поводу Лондонского совещания трех держав по вопросам Германии, принятом на совещании в Варшаве, был разоблачен агрессивный и антидемократический характер раскольнической политики США, Великобритании и Франции в отношении Германии.

В настоящее время правительства СССР, Албании, Болгарии, Чехословакии, Польши, Румынии, Венгрии и Германской демократической республики считают своим долгом заявить, что выдвинутые в Варшавском заявлении предложения и общая оценка политики трех держав в отношении Германии полностью подтвердились. Ныне все видят, что теперешняя политика США, Великобритании и Франции не только является полным разрывом с теми обязательствами, которые взяли на себя правительства этих стран в отношении образования единого демократического миролюбивого германского государства, но и создает угрозу новой агрессии, новых военных авантюр в Европе.

Ввиду изложенного правительства СССР, Албании, Болгарии, Чехословакии, Польши, Румынии, Венгрии и Германской демократической республики заявляют, что сепаратные решения нью-йоркского совещания трех держав не имеют никакой законной силы и международного авторитета. Вся ответственность за незаконные действия, направленные на срыв мирного договора с Германией и на ремилитаризацию Западной Германии, ложится на правительства США, Великобритании и Франции.

Руководствуясь интересами поддержания мира и безопасности в Европе, а также учитывая законное стремление германского народа к скорейшему завершению мирного урегулирования для Германии, правительства СССР, Албании, Чехословакии, Болгарии, Польши, Румынии, Венгрии и Германской демократической республики считают неотложным:

Первое. Опубликование правительствами США, Великобритании, Франции и Советского Союза заявления о том, что они не допустят ремилитаризации Германии и вовлечения ее в какие-либо агрессивные планы и будут неуклонно проводить в жизнь Потсдамское соглашение об обеспечении условий для образования единого миролюбивого демократического германского государства.

Второе. Снятие всех ограничений на пути развития мирной германской экономики и недопущение восстановления германского военного потенциала.

Третье. Безотлагательное заключение мирного договора с Германией с восстановлением единства германского государства, в соответствии с Потсдамским соглашением, с тем, чтобы оккупационные войска всех держав были выведены из Германии в годичный срок после заключения мирного договора.

Четвертое. Создание на паритетных началах из представителей Восточной и Западной Германии Общегерманского Учредительного Совета, который должен подготовить образование Временного демократического миролюбивого общегерманского суверенного правительства и представить соответствующие предложения на совместное утверждение правительств СССР, США, Великобритании и Франции и который, впредь до образования общегерманского правительства, должен быть привлечен к консультациям по выработке мирного договора. При известных обстоятельствах может быть проведен непосредственный опрос германского народа относительно этого предложения.

Со своей стороны правительства СССР, Албании, Болгарии, Чехословакии, Польши, Румынии, Венгрии и Германской демократической республики сделают все возможное для того, чтобы облегчить решение этих неотложных задач в интересах укрепления мира и международной безопасности.

Агитатору для беседы с избирателями

Великая сила социалистической демократии

Один из героев замечательной горьковской повести «Мать», говоря о прекрасной будущей жизни людей, с величайшей надеждой произнес: «Велики будут люди этой жизни...». Эти слова прозвучали тогда, как мечта, как надежда. Много времени прошло с тех пор, и мы, представители нового поколения советской страны, с гордостью можем сказать теперь:

— Да, велики стали люди нашей славной социалистической жизни. Великолепные дела вершат они под руководством мудрой партии Ленина—Сталина во имя Родины, во имя коммунизма. И в этом прежде всего проявляется великая сила социалистической демократии — самой яркой демократии земли.

Социалистическая демократия — это демократия высшего типа, это демократия нового советского строя, рожденного Великой Октябрьской социалистической революцией. Почти с первых же дней революции Владимир Ильич Ленин в своем наброске статьи «Очередные задачи Советской власти» писал о том, что «каждый гражданин должен быть поставлен в такие условия, чтобы он мог участвовать и в обсуждении законов государства, и в выборе своих представителей, и в проведении государственных законов в жизнь».

Эта ленинская заповедь полностью осуществлена в нашей стране. Человек страны Советов является полноправным гражданином и хозяином своей необ'ятной Родины. Он уверен «в силе своего разума и в своем призвании победить своей разумной волей все и всякие сопротивления ей» (М. Горький). Он—гражданин могущественного социалистического государства, где власть принадлежит труженикам города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся.

Особенности социалистической демократии заключаются в том, что, во-первых, ее экономической базой является господство общественной собственности на средства производства; во-вторых, социалистический демократизм не ограничивается фиксированием формальных прав граждан, а переносит центр тяжести на вопрос о гарантиях этих прав. В СССР, как известно, не только провозглашено равенство прав граждан, но это равенство прав обеспечивается фактом уничтожения эксплоатации человека человеком; в-третьих, советская демократия базируется на морально-политическом единстве советского общества; в-четвертых, особенность советской социалистической демократии состоит в том, что ведущей силой в нашей стране, авангардом народа является большевистская партия, партия Ленина—Сталина.

Трудящиеся нашей страны в лице советского государства имеют такую политическую организацию общества, которая в миллионы раз демократичнее самой демократической республики. «Только Советская Россия, — писал В. И. Ленин, — дала пролетариату и всему гигантскому трудящемуся большинству России невиданную, невозможную и немыслимую ни в одной буржуазной демократической республике **свободу и демократию,** отняв, напр., дворцы и особняки у буржуазии (без этого свобода собраний — лицемерие), отняв типографии и бумагу у капиталистов (без этого свобода печати для трудящегося большинства нации есть ложь), заменив буржуазный парламентаризм демократической организацией **советов, в 1000 раз** более близких к «народу», более «демократичных», чем самый демократичный буржуазный парламент».

Советы—это именно та искомая форма пролетарской диктатуры, представляющая собой государственный аппарат нового типа, дающая такую неразрывную связь с народными массами, какой и в помине не было в прежнем дореволюционном государственном аппарате. «...Советы, — учит товарищ Сталин, — являются **непосредственными** организациями самих масс, то есть **наиболее демократическими** и, значит, наиболее авторитетными организациями масс, максимально облегчающими им участие в устройстве нового государства и в управлении последним и максимально развязывающими революционную энергию, инициативу, творческие способности масс в борьбе за разрушение старого уклада, в борьбе за новый, пролетарский уклад».

В работе Советов принимают активное участие миллионы советских людей. В комиссиях городских, сельских и районных Советов работает огромное количество трудящихся. Многочисленные общественные организации трудящихся нашей страны — профсоюзные, комсомольские, кооперативные, культурные, спортивные и другие — деятельно помогают органам советской власти в выполнении стоящих перед ними задач. И в этом также одно из проявлений демократизма советского государства, в котором власть и народ едины.

В своей работе советское государство имеет миллионы инициативных и деятельных помощников. Мощное развитие социалистического соревнования, всенародное стахановское движение, трудовой героизм масс — все это показывает, что у нас весь народ — активный участник государственной жизни, сознательный строитель нового общества; «...во всем этом виден расцвет подлинно народного демократизма, которого мы не знали в старое время и которого не может быть ни в одном другом государстве, разделенном на классы угнетателей и угнетенных, с чем уже давно покончила Советская власть в нашей стране» (В. Молотов).

Советский строй — величайшая школа государственного управления. Сила советского государства в том и состоит, что оно опирается на поддержку широких масс народа и вовлекает их в активную политическую жизнь. Особенно ярко это проявляется во время избирательных кампаний. Например, в подготовке и проведении выборов в местные Советы депутатов трудящихся участвуют миллионы советских людей. Эти выборы превращаются у нас в большой всенародный праздник.

Совсем иное дело в буржуазных странах. Там это выборы не в органы власти, а в органы местного самоуправления, которые ведают лишь узким кругом дел чисто коммунального характера и, как правило, проводят свою деятельность под бдительным надзором со стороны назначенных сверху чиновников. Органы местного самоуправления в буржуазных странах — это придаток к централизованному бюрократическому аппарату, который стоит над народом, душит его самодеятельность и обеспечивает полное господство эксплоататорского меньшинства. Выборы в муниципалитеты рассматриваются в буржуазных странах как выборы «второго сорта». В США же выборы в местные органы имеют меньшее значение, чем где бы то ни было в капиталистическом мире. Самый порядок их организации подчеркивает, что речь идет именно о выборах местного значения, не выходящих за пределы отдельного штата, района, города или сельской местности. Проводясь разновременно не только в масштабах всей страны, но и отдельного штата, они, естественно, не привлекают внимания всего народа и проходят в обстановке равнодушия к ним огромной массы населения. Нет сомнения, что именно такая система правящим кругам США более выгодна, чем организация их единовременно в масштабе всей страны. Ведь правящей клике легче проводить в каждом штате своих ставленников, когда внимание всего народа к этим выборам не приковано, когда они происходят изолированно и в разное время, как чисто местные.

В советской стране, где местные Советы депутатов трудящихся являются в пределах своей территории органами, облеченными всей полнотой власти, где они вместе с высшими органами обеспечивают полновластие трудящегося народа, естественно, не может быть деления на выборы первого и второго сорта. И те и другие равно являются общегосударственным и общенародным делом. Местные Советы в СССР играют огромную роль в мобилизации масс на досрочное завершение послевоенной сталинской пятилетки. Сотни тысяч передовых людей, избранных в местные Советы в декабре 1947 года, проявили себя хорошими организаторами масс в борьбе за новые успехи нашей промышленности, сельского хозяйства, науки и культуры. Депутаты Советов в своей практической работе показали, что они правильно понимают политику партии и советской власти и умеют претворять ее в жизнь.

Ярким проявлением великой силы социалистической демократии является советская избирательная система. Выборность органов власти сверху донизу — один из главных принципов социалистической демократии. Выборы в СССР являются всеобщими, то-есть это означает, что в выборах во все органы государственной власти участвуют все граждане, достигшие 18 лет, независимо от расовой и национальной принадлежности, образовательного ценза, социального происхождения, оседлости, имущественного положения и прошлой деятельности. Не могут участвовать в выборах только умалишенные и лица, лишенные избирательных прав по суду. Советская избирательная система предоставляет равное избирательное право всем гражданам. Это значит, что каждый избиратель имеет один голос и все граждане участвуют в выборах. Советский закон тщательно охраняет избирательные права граждан. Всякий, кто путем насилия, обмана или угрозы препятствует советскому гражданину осуществлять его право избирать и быть избранным, карается лишением свободы до двух лет.

Советская избирательная система свободна от ограничений, свойственных избирательным системам буржуазных стран. Избирательное право капиталистических стран имеет массу ограничений, связанных с образованием, недвижимым имуществом, доходами, оседлостью и т. п. Мало того. В некоторых штатах Америки для получения избирательного ценза необходимо уплатить определенный взнос, так называемый «избирательный ценз». В ряде штатов США избирателем может быть гражданин, имеющий определенного размера собственность. Еще в конце XVIII века американский деятель Томас Пэн при обсуждении имущественного ценза в 60 долларов заявил: «Перед вами человек, у которого сегодня имеется собственный осел, и этот осел стоит 60 долларов. Сегодня этот человек — избиратель, он идет на выборы со своим ослом и подает голос. Назавтра осел подыхает. На следующий день человек отправляется на выборы уже без осла, и оказывается, что он уже совсем не имеет права голосовать. Теперь скажите мне, кто же был избирателем — человек или осел?». Эти слова справедливы для характеристики выборов в США и теперь.

«Если присмотреться поближе к механизму капиталистической демократии, — указывал в свое время Владимир Ильич Ленин, — то мы увидим везде и повсюду, и в «мелких», якобы мелких, подробностях избирательного права (ценз оседлости, исключение женщин и т. д.), и в технике представительных учреждений, и в фактических препонах праву собраний (общественные здания не для «нищих»!), и в чисто капиталистической организации ежедневной прессы и так далее, и так далее, мы увидим ограничения да ограничения демократизма. Эти ограничения, из'ятия, исключения, препоны для бедных кажутся мелкими... но в сумме взятые эти ограничения исключают, выталкивают бедноту из политики, из активного участия в демократии».

Так выглядит «всеобщность» избирательного права в буржуазных условиях.

В советской же стране проявляется всесторонняя забота об избирателях. Например, избирательные участки создаются с таким расчетом, чтобы предусмотреть все удобства для населения, создать условия для участия в выборах всех избирателей. Избирательные участки создаются в больницах, родильных домах, санаториях, домах инвалидов, на кораблях и в поездах дальнего следования. Эти организационно-технические условия способствуют проведению подлинно всеобщих выборов.

Одним из показателей демократичности советской избирательной системы являются прямые выборы во все органы советской власти. Прямые выборы означают, что все Советы депутатов трудящихся снизу доверху избираются непосредственно населением, что голосование при выборах депутатов является тайным, обеспечивающимся правилами, запрещающими другим лицам, кроме избирателя, заполняющего бюллетень, находиться в кабине для голосования. Тайное голосование есть одно из реальных средств свободы волеиз'явления избирателей.

Советская демократия обеспечивает полное равноправие женщин. Наши советские женщины принимают самое активное участие в хозяйственной, политической и культурной жизни страны, всесторонне и полно проявляют свои творческие силы в самых разнообразных областях социалистического строительства. В буржуазных же странах женщины не пользуются полным равноправием. В подавляющем большинстве капиталистических стран они лишены избирательных прав.

Показателем подлинно социалистического характера нашей демократии служит также успешное разрешение в СССР национального вопроса. Советское многонациональное государство основано на полном равноправии всех наций, на нерушимой дружбе народов. И в этом одно из его важнейших отличий от государств старого, эксплоататорского типа. Советская власть открыла всем народам нашей страны путь к быстрому хозяйственному и культурному развитию. Прежде отсталые, хозяйственно и культурно, национальные окраины страны превратились в цветущие советские республики со своей индустрией, высокоразвитым сельским хозяйством, со своей богатой культурой, национальной по форме, социалистической по содержанию. Ничего подобного нет в буржуазных странах. Там господствует неравноправие наций. Взять хотя бы к примеру Англию, которую английские деятели именуют «Британским содружеством наций». О том, какой характер носит это «содружество», можно судить хотя бы по тому, что население Индии и других английских колоний лишено самых элементарных демократических прав.

Отсутствие в нашей стране эксплоататорских классов и классового антагонизма предопределяет и такую особенность социалистической демократии, как отсутствие различных, противостоящих друг другу партий. У нас существует одна партия — Коммунистическая партия (большевиков), которая ведет народы СССР вперед по пути к коммунизму. Коммунистическая партия выступает перед массами с ясной программой развития страны, с четким определением задач, стоящих перед народом. Эта программа выражает наилучшим образом интересы народа, его чаяния и надежды. Советский народ любит большевистскую партию, называет ее родной и близкой.

Все шире и шире развертывается в нашей стране подготовка к выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Используя свои великие демократические права, народы нашей Родины активно участвуют в избирательной кампании, помогают своими ценными предложениями улучшению деятельности местных Советов. Под знаменем партии Ленина—Сталина идут советские люди навстречу выборам в органы подлинной народной власти.

В. ВАСИЛЬЕВ.

Подготовка к выборам в местные Советы

Беседа с начальником политотдела Азовского пароходства тов. Ореховым

С большой политической активностью и производственным под'емом готовятся моряки Азовья к предстоящим выборам в местные Советы депутатов трудящихся.

Экипажи судов, коллективы портов и заводов стали на стахановскую вахту в честь выборов, взяв повышенные социалистические обязательства. Именно в эти дни, в дни подготовки к выборам в местные Советы, выполнили вторые годовые планы перевозок моряки теплохода «Н. Жуков», баржи «Хоста». Немного ранее завершили выполнение двух годовых планов экипажи судов «Н. Морозов», «Фанагория».

Моряки Азовья поставили перед собой задачу добиться звания стахановского коллектива. В дни подготовки к выборам эта задача стала особенно успешно разрешаться. Более 18 судов уже завершили выполнение годовых планов.

Экипаж парохода «Чернигов» самоотверженно трудится над выполнением годового плана перевозок. Сейчас, включившись в социалистическое соревнование в честь предстоящих выборов в местные Советы депутатов трудящихся, черниговцы решили досрочно выполнить годовой план ко дню выборов.

Высокой производительности труда добиваются грузчики и механизаторы Ростовского порта. Все суда, приходящие в порт, в большинстве своем обрабатываются досрочно. 8 октября прибыли в порт и стали под погрузку угля буксирная баржа «Бельбек» и паровая шхуна «Адлер». Бригада грузчиков тов. Лаптановича погрузила баржу «Бельбек» раньше срока на 1 час 35 минут. Закончив погрузку «Бельбека», эта бригада приступила к обработке «Адлера». И здесь портовики сэкономили на погрузке 2 часа 45 минут. В этот день бригада тов. Лаптановича выполнила сменное задание на 304 процента. Отлично поработали крановщики тт. Потапов и Бойченко.

Политический и трудовой под'ем среди моряков Азовья возглавляют партийные организации. Коммунисты-моряки в дни подготовки активнее ведут агитационно-массовую работу. На всех судах пароходства работают агитпункты, хорошо обеспеченные необходимой политической литературой, газетами, журналами. Агитаторы систематически проводят беседы, читки.

На комсомольско-молодежном теплоходе «Краснодон» весь экипаж трудится по-стахановски. Партийная организация утвердила заведующим агитпунктом коммуниста моториста тов. Цибульника. Составлен план агитационно-массовой работы на судне. Агитколлектив теплохода «Кальмиус» состоит из семи человек, руководит им первый помощник капитана тов. Печерин. В числе агитаторов — старший механик тов. Осипк, старший помощник капитана тов. Загнойко, электромеханик тов. Пашин, механики тт. Якуничкин и Лазарев, помощник капитана тов. Велюжанин. Они помогают членам экипажа изучить Положение о выборах, Сталинскую Конституцию, проводят беседы о великих стройках коммунизма, о международном положении и т. д.

Политотдел Азовского пароходства направляет внимание партийных организаций на усиление агитационно-массовой работы среди избирателей, мобилизацию моряков на досрочное выполнение государственного плана. Партийный кабинет политотдела в порту Жданов оказывает необходимую помощь судовым агитаторам, обеспечивает их литературой, регулярно снабжает суда газетами и журналами, организует чтение лекций для экипажей судов силами лекторов районного и городского комитетов КП(б)У. Работники политотдела систематически выезжают на флот для оказания непосредственной помощи в проведении агитационно-массовой работы среди моряков.

Сэкономлено топлива на 118 тысяч рублей

Экипаж теплохода «Севастополь» включился в социалистическое соревнование в честь 33-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Каждый моряк теплохода четко знает свои задачи и неукоснительно выполняет уставные требования.

В этом году сильно мешали нам «капризы» реки Дуная. Однако наш экипаж решил не отступать ни перед какими трудностями и годовой план перевозок грузов выполнить к 33-й годовщине Октября.

Данное слово моряки держат твердо. Годовой план нами уже выполнен на 95 проц. Следуя примеру экипажа парохода «Минск», моряки теплохода включились в соревнование за экономию топлива и смазочных материалов. За первое полугодие мы сберегли государству 118 тысяч рублей. Каждый месяц мы экономим 6—7 проц. топлива и до 10 проц. смазочных масел. На сбереженном топливе и смазочных материалах моряки решили работать три дня в месяц. Благодаря грамотной, культурной эксплоатации судовых механизмов и устройств скорость судна нами увеличена на 0,5 километра в час. В этом заслуга механиков тт. Мерзлова, Зиньковского, мотористов тт. Козловского, Марченко.

По-стахановски работает палубная команда. Особенным упорством в труде отличаются боцман-комсомолец тов. Рипенко, матросы тт. Пупов и Тимченко. Они постоянно завоевывают первенство в соревновании по профессиям.

А. ПЕТРОВ.

Конференция механизаторов и работников эксплоатационных служб южных бассейнов

НА СМЕНУ РУЧНОМУ ТРУДУ ПРИШЛИ МЕХАНИЗМЫ

На состоявшейся в Одессе технической конференции работников южных бассейнов был обобщен опыт применения комплексной механизации на перегрузочных работах. Участники конференции—научные работники, инженеры, новаторы портов и работники служб эксплоатации—обсудили дальнейшие задачи по оснащению причалов перегрузочными машинами и применению механизмов на различных грузовых операциях.

Ниже помещаются выступления участников конференции.

Смелее внедрять передовую технику

Из доклада заместителя начальника отдела развития и реконструкции портов Министерства морского флота тов. ОБЕРМЕЙСТЕРА

В минувшем году механизация перегрузочных работ в морских портах достигла 86,6 проц. и значительно превысила не только уровень довоенных лет, но также плановое задание, предусмотренное на последнее время. За первое полугодие 1950 года уровень механизации достиг 88 проц., а в портах Одессы, Жданова, Новороссийска и других машинами и механизмами сейчас перегружается 94—95 проц. грузов. По существу мы уже подходим к сплошной механизации погрузо-разгрузочных работ, и нашим грузчикам почти не приходится больше носить на себе или поднимать тяжелые грузы. Вообще переноска грузов вручную, даже легких, в наших советских портах становится исключением. Грузчики, в основном, обслуживают перегрузочные машины, подготовляют груз для под'ема его краном, укладывают груз в штабели и т. д.

Творческая инициатива работников морских портов — патриотов нашей любимой Родины, социалистическое соревнование за досрочное выполнение производственных планов обеспечили не только освоение новой техники портов, но и внедрение совершенных методов труда в портах.

Однако несмотря на высокий уровень механизации, в портах еще некоторые виды работ выполняются вручную. Особенно медленно разрешается механизация трюмных работ, а также погрузка и разгрузка железнодорожных вагонов.

Применение механизмов внутри трюмов в известной мере затруднено специфическими особенностями морских судов. Помимо основного недостатка — малой площади отверстия люка по сравнению с площадью трюма, имеются и другие препятствия, например, большая высота трюма, наличие в ряде судов твиндеков, что особенно затрудняет погрузку и выгрузку сыпучих грузов, наличие пиллерсов, коридоров гребных валов, продольных переборок и т. д.

Однако настойчивость новаторов морского флота и творчество наших конструкторов дали возможность решить в значительной степени проблему внутритрюмной механизации.

При выгрузке сыпучих грузов, таких, как уголь, руда, соль и прочие, применяются подгребающие грейферы. Эти грейферы имеют размах челюстей до 6—8 метров и дают возможность выгрузить из трюмов до 80 проц. грузов без дополнительной штивки. Широко внедрить применение подгребающих грейферов для выгрузки угля, руды, соли, сульфата и других грузов — неотложная задача работников наших портов. Необходимо в ближайшее время приступить к массовому изготовлению подобных грейферов для 5-тонных кранов, а также подгребающих грейферов для выгрузки руды и других сыпучих грузов.

Подгребание оставшейся части сыпучих грузов в трюмах осуществляется в ряде портов с помощью переносных скреперных установок и угленавалочных машин типа С-153. Хотя эти машины и не вполне соответствуют условиям работы в трюмах, однако они достаточно успешно применяются для подгребания сыпучих грузов на морских судах.

Для подачи зерновых грузов в глубину трюмов в портах Баку, Махач-Калы, Ленинграда и других применяются метательные машины или зернопогрузчики. Зернопогрузчики могут также использоваться для погрузки в трюмы судов соли, песка, мелкого угля и других сыпучих грузов. Руководителям портов нужно шире и смелей применять эти машины.

Сухумский завод Главмашпрома приступил к изготовлению опытного телескопического поворотного ленточного транспортера. С помощью этой машины можно будет подавать в глубь трюмов сыпучие грузы, такие, как крупный уголь.

При погрузке однородных штучных грузов внутри трюмов также можно применять автопогрузчики с вилочным захватом для того, чтобы подавать груз в глубину трюма и укладывать его в штабель высотой до 3—4 метров. Такой метод применяется в Ленинградском порту для погрузки фанеры.

В Ленинградском порту для погрузки и выгрузки мелкотарных штучных грузов изготовлен легкий дюралюминиевый переносный транспортер и теперь разрабатывается конструкция подвесного трюмного крана, который должен обеспечить перемещение и укладку в трюме любых штучных, а также и лесных грузов.

Благодаря коллективным усилиям инженеров и новаторов — стахановцев морского флота трудная проблема механизации трюмных работ постепенно разрешается. Непременной обязанностью всех механизаторов и эксплоатационных работников портов является внедрение в практику работы машин и приспособлений, которые создают наши конструкторы для механизации работы в трюмах.

Значительную помощь в достижении этой цели могут оказать работники пароходств. [illegible] подбор типов судов для перевозки тех или иных грузов, можно облегчить механизацию трюмных работ. Для перевозки сыпучих грузов следует применять по возможности суда однопалубные, а для штучных грузов — двухпалубные. Уголь и руду, которые выгружаются грейферами, желательно возить на судах, имеющих [illegible]. Перегрузочные работы в трюмах судов упрощаются также при перевозке однородных грузов.

Необходимо в кратчайший срок улучшить в портах дороги, [illegible] площадки и полы складов, чтобы по ним могли свободно передвигаться автопогрузчики, тележки и другие машины.

Большую роль во внедрении комплексной механизации играет пакетизация штучных грузов. Например, в Ленинградском порту широко используются универсальные грузовые площадки. Они применяются не только для перегрузки и перевозки пакетов, но и для хранения груза в [illegible] в виде готового пакета на складе.

Груз, уложенный на площадку в трюме судна, легко и быстро выгружается на берег. Здесь пакет захватывается автопогрузчиком и отвозится на склад, где укладывается в штабель. В дальнейшем автопогрузчик поднимает пакеты со штабеля и грузит их прямо в железнодорожный вагон. Таким образом осуществляется комплексная механизация перегрузки мелкотарных штучных грузов.

Большая работа предстоит в области механизации погрузки и разгрузки железнодорожных вагонов, особенно погрузки штучных грузов в крытые железнодорожные вагоны. Применение автопогрузчиков с вилочным захватом и автокранов хотя и облегчает погрузку, но не полностью механизирует эти работы. В настоящее время разрабатывается малогабаритный автопогрузчик с вилочным захватом грузопод'емностью 0,5 тонны, который должен укладывать штучные грузы в вагоны.

Высокая культура технической эксплоатации и длительная работа перегрузочных машин без вывода их на ремонт могут быть достигнуты только при правильном использовании машин и механизмов. Работники портов должны твердо помнить это.

Помимо организационно-технических мероприятий, важнейшим делом является широкое развитие социалистического соревнования среди механизаторов и грузчиков за повышение производительности перегрузочных машин, за ускорение обработки судов.

Нет сомнения, что творческая энергия передовых крановщиков и механизаторов морского флота, изобретателей и рационализаторов, конструкторов и эксплоатационных работников портов обеспечит дальнейший прогресс в области комплексной механизации и полную замену ручного труда совершенными механизмами и машинами.

МЕХАНИЗИРОВАННАЯ ПЕРЕВАЛКА ХЛОПКА

Из доклада начальника отдела механизации Махачкалинского порта тов. ГАБЕДАВА

Благодаря заботам партии и правительства о развитии морского транспорта наш порт, как и другие порты Советского Союза, получил мощное техническое вооружение и располагает обширным парком новейших перегрузочных механизмов. На наших причалах работают портальные, автогусеничные и железнодорожные краны, новейшие автопогрузчики отечественной марки и много других видов механизации.

На основе оснащения порта машинами значительно вырос об'ем переработки грузов. Если до войны в Махачкалинском порту механизированная переработка грузов составляла всего лишь 38,7 проц., то сейчас она возросла до 90,5 проц. Большая часть судов обрабатывается скоростными методами. Только на обработке 16 судов порт сэкономил морякам 276 часов эксплоатационного времени.

Все большее распространение получает в порту комплексная механизация перегрузочных работ. Как известно, хлопковые грузы, представляющие собой спрессованную кипу весом 180—280 килограммов, как по габариту, так и по весу очень неудобны для перевалки. Обработка хлопка в Махачкалинском порту, за исключением выгрузки из трюма, проводилась вручную. Это требовало большого количества грузчиков, снижало возможности порта.

С августа переработка хлопка у нас проводится по совершенно новой технологии. Это коренным образом изменило дело.

Для выгрузки хлопка из трюма сконструировано специальное коромысло. Это дает возможность полностью использовать мощность крана. Для максимального использования грузопод'емности автомашин на их кузовах оборудованы с'емные клетки из брусков, что позволяет устанавливать на машину сразу три под'ема.

На складе разгрузка автомашин производится с помощью автопогрузчиков, которые самостоятельно укладывают кипы хлопка в штабель.

Новый порядок штабелирования грузов заключается в установке прокладок между каждым под'емом. Такой порядок укладки груза имеет много преимуществ. Штабелирование в высоту по четыре кипы дает возможность максимально использовать складскую площадь; отпадает надобность в рабочих; без участия грузчиков производится дальнейшая отгрузка в вагоны.

Грузчики, работавшие в прошлом на берегу, сейчас используются на трюмных работах, и это ускоряет подачу хлопка на берег.

До применения новой технологии отгрузка хлопка из штабелей в железнодорожные вагоны производилась вручную. Сейчас при отгрузке хлопка из склада в вагоны используются механизмы. Два автопогрузчика с помощью вил самостоятельно снимают по четыре кипы со штабеля и подвозят их к весам. На весовой площадке также уложены прокладки из брусьев. После того, как весовщик взвесит груз, автопогрузчик поднимает его и отвозит к железнодорожному вагону. На пути прохождения автопогрузчика у вагона уложены специальные щиты. Это позволяет автопогрузчику продолжать свой путь с заездом в вагон.

Новая технология обработки хлопка значительно повысила производительность труда и позволяет порту быстрее перерабатывать этот вид грузов.

Наладить обмен опытом

Из доклада начальника Потийского порта тов. РЕКВАВА

Коллектив Потийского порта одним из первых применил комплексную механизацию на переработке навалочных грузов. Замена труда грузчиков машинами и механизмами началась у нас еще в довоенные годы.

Как мы разрешали сложную задачу механизации технологического процесса погрузки руды?

Первоначально марганцевая руда поступала к нам в порт на открытых железнодорожных площадках и выгружалась вручную. Впоследствии мы стали выгружать ее грейферами. Это сократило время обработки вагонов на 20—25 проц.

Чтобы полностью механизировать разгрузку вагонов, наши инженеры сконструировали и построили металлические раскрывающиеся кюбели емкостью в 5 кубометров. На каждый железнодорожный вагон устанавливаются по два кюбеля. На рудниках кюбель загружается рудой грейферами, а в порту крановщик специальным захватным приспособлением поднимает его из вагона и высыпает руду прямо в трюм судна. Таким образом грузчики теперь совершенно не участвуют в погрузке и выгрузке руды.

Успешно у нас разрешена проблема комплексной механизации переработки и таких навалочных грузов, как каменный уголь и соль. Для погрузки навалочных грузов в крытые вагоны применяются специальные передвижные бункеры. Они также позволили нам совершенно не применять ручной труд на этом участке. Полностью механизирована также погрузка на суда металлических труб.

Для укладки на суда чугунных слитков, ферроматериалов, цементных мешков и некоторых других грузов у нас сконструированы специальные площадки и «парашюты», которые позволяют применять пакетную обработку грузов и значительно ускоряют процесс погрузки. Однако мы до сих пор не можем широко применить эти конструкции, так как из-за отсутствия леса, металла и других материалов не удается изготовить их в нужном количестве. Нам должно помочь министерство и снабдить нас всем необходимым для изготовления погрузо-разгрузочного оборудования.

Участники конференции спрашивали меня, как мы у себя в порту преодолели такую трудность, как быстрое перевооружение крана с работы грейфером на другие виды работы. Вначале на перевооружение крана с грейфера на кюбельную работу мы затрачивали пять часов. Затем работники нашего отдела механизации приспособили к крану дополнительные подвесные блоки, которые позволяют теперь перевооружать кран в течение 3—5 минут.

Нам, портовикам, нужно наладить обмен опытом не только по эксплоатационной работе, но, в особенности, в области создания механизмов и машин. Здесь, на конференции, мы ознакомились с работой ряда портов, и приходится удивляться тому, что до сих пор у нас один порт не знает, что делает другой. Наше министерство должно обобщать достижения изобретателей и рационализаторов. Необходимо создать информационный бюллетень, в котором мы могли бы читать о работах портовиков и конструкторских бюро в области создания механизмов и разработки совершенных технологических процессов.

Недостаточно популяризируется на морском транспорте опыт передовых крановщиков, грузчиков, механиков. Почти нет литературы о скоростной обработке судов и применении комплексной механизации. Наши научные и исследовательские учреждения должны издавать больше брошюр о работах портовых рационализаторов и об опыте работы новаторов флота.

Больше внимания новаторам

Из доклада инженера Бакинского порта тов. МИРЗАБЕЙЛИ

По пятилетнему плану переработка грузов на Каспии по сравнению с довоенным периодом должна была возрасти в два с половиной раза. Достичь этого нельзя было без широкой механизации всех производственных процессов, без внедрения скоростных методов погрузки и разгрузки судов. Задача трудная, и, мне думается, что наши инженеры, изобретатели, рационализаторы, крановщики, грузчики, словом, все работники порта, потрудились немало. Что же сделано в этом направлении, какие успехи достигнуты?

Прежде всего, я остановлюсь на комплексной механизации погрузо-разгрузочных работ, расскажу, как сконструированные нашими людьми машины и приборы вытесняют ручной труд.

В прошлом для облегчения труда грузчиков при штивке трюмов судов, загружаемых зерном, применялись телескопические трубы и механизированные лопаты. В то время эти простейшие приспособления давали положительные результаты. Однако наши новаторы на этом не остановились. Они занялись созданием более совершенного механизма для штивки зерна. В порту был изготовлен зернопульт. При испытании он себя оправдал и сейчас почти полностью заменил работу грузчиков.

Вкратце расскажу об устройстве зернопульта и о том, как он работает. Зернопульт предназначен для механизированной штивки сыпучих грузов, причем эти грузы могут быть самые различные — зерно, песок, гравий, соль, руда и другие. Работает зернопульт следующим образом. В закрытом кожухе вращается барабан с лопастями. Зерно из грейфера выгружается в отверстие, имеющееся в верхней части зернопульта. В нижней части находится другое отверстие, через которое быстро вращающиеся лопасти выбрасывают зерно с большой скоростью на расстояние 12—15 метров. Специальный щиток в нижнем отверстии меняет угол выброса струи зерна и дальность полета.

Кожух с лопастным барабаном установлен на металлической раме, на которой смонтирован также электродвигатель, вращающий барабан. Поворот зернопульта и изменение угла наклона щитка осуществляются при помощи троса. Зернопульт может быть изготовлен в мастерских любого порта. Его можно сделать любого размера и любой производительности в соответствии с имеющимися перегрузочными устройствами для зерна, руды и других грузов.

Наши новаторы достигли успехов также и в механизации погрузки и разгрузки вагонов. Еще недавно погрузка соли в крытые вагоны требовала большого числа грузчиков, которые занимались штивкой. В прошлом году диспетчер третьего участка Бакинского порта тов. Андреев сконструировал специальный передвижной бункер, который позволяет грузить в вагоны соль без участия грузчиков.

Приспособление двухканатного грейфера на одноканатном кране дало нам возможность использовать портальные краны с лебедкой и одним барабаном как краны с двухбарабанной лебедкой. Эта конструкция намного увеличила производительность крана.

Начальник Красноводского порта тов. Мартиросов совместно с начальником отдела механизации этого же порта тов. Мухиным создали прибор, назвав его дозировочным бункером у вагонных весов. Прибор этот дает возможность взвешивать сыпучие грузы при их погрузке в вагоны. В Красноводском порту созданы также две конструкции трюмных штивщиков. Благодаря этим штивщикам теперь полностью механизирован весь цикл погрузки и выгрузки зерна с судов. Там же разработана схема одновременной выгрузки целого штабеля леса или так называемых морских сигар.

Как видно из небольшого перечня работ, проделанных в портах Каспия, наши новаторы значительно усовершенствовали производственные процессы и помогли заменить труд грузчиков машинами. К сожалению, нередко важные рационализаторские предложения из-за косности отдельных работников, занимающихся вопросами изобретательства, остаются не внедренными в производство. Причина этого — несвоевременное изготовление чертежей и механизмов, разработанных нашими рационализаторами и изобретателями.

Факты подобного рода имеются в портах и в центральном аппарате Министерства морского флота — в его бюро по изобретательству. Бюро по изобретательству занимается в основном перепиской с рационализаторами. Из-за этой бумажной переписки не видно живого дела. Во-первых, это подтверждается тем, что работники отдела изобретательства не бывают в портах и на заводах. И, во-вторых, тем, что во многих портах отсутствуют конструкторские бюро. В результате изобретатели — наши новаторы производства, не имея возможности, а иной раз и должной подготовки для самостоятельного составления эскизов или чертежей, месяцами, а нередко и годами ходят в различные учреждения и не могут оформить разработанные ими усовершенствования. Чтобы изобретательская и рационализаторская мысль была плодотворной, необходимо в портах и бассейнах создать экспериментальные базы для изготовления и испытания новейших видов механизмов и приспособлений.

Правда, иногда говорят, что этим должны заниматься имеющиеся в каждом порту механические мастерские. Но эти мастерские в первую очередь ремонтируют механизмы, изготовляют необходимые для порта приспособления и оборудование. Поэтому вполне понятно, что руководители портов и предприятий, учитывая загрузку этих мастерских, откладывают изготовление опытных экземпляров новых машин и устройств и очень часто не доводят этого дела до конца.

Мешает нормальной работе и то, что бюро изобретательства министерства, а нередко и инженеры по рационализации в портах и на промышленных предприятиях своевременно не выдают необходимые для оформления изобретений документы. А это отбивает у новаторов желание к дальнейшей изобретательской работе.

Отсутствие обмена опытом между портами, отсутствие регулярных бюллетеней, которые освещали бы опыт передовых портов в создании новых механизмов для комплексной механизации погрузочных и разгрузочных работ, приводят к тому, что каждый порт работает по-своему и только для себя. В результате один и тот же агрегат изготовляется во многих портах поразному, и на его конструирование тратится много времени и средств. Например, зернопульты, помимо нашего порта, изготовлены в Махач-Кале, в Ленинграде, Архангельске. Принципы работы у них одни и те же, но производительность совершенно различная. Поэтому обмен опытом в области технической и изобретательской мысли нужно наладить прежде всего.

Заканчивая свое выступление, я хочу отметить, что наши рационализаторы, изобретатели, конструкторы помогли портовикам Каспия внедрить в свою повседневную работу скоростные методы обработки судов. Комплексная механизация уже на многих участках полностью ликвидировала тяжелый физический труд. У нас есть участки, где груз от склада или вагона до трюма судна переносится с помощью машин. Я думаю, что ближайшей задачей инженерно-технических работников, рационализаторов и изобретателей всех портов является творческий труд по созданию механических циклов для всех видов грузов и для всех видов портовых работ.

В этой области особое внимание нужно обратить на механизацию трюмных работ, в особенности на выгрузку и штивку в трюмах навалочных и сыпучих грузов. Производство внутритрюмных работ представляет большие трудности. Отсутствие совершенных штивующих механизмов замедляет скоростной процесс обработки судов, снижает производительность труда крановщиков и грузчиков. Это, разумеется, не может быть далее терпимо. Наши новаторы производства должны усилить свою работу по созданию новых машин и приспособлений. В этом состоит их первейший долг.

Успешно решив эти сложные задачи, мы сможем облегчить труд наших людей и ликвидировать простои судов и вагонов, которые все еще имеются в наших портах.

Новая технология

Из доклада начальника Одесского порта тов. ВАСЕВА

В послевоенные годы Одесский порт получил мощное техническое вооружение. Его причалы сейчас оснащены современными перегрузочными механизмами. Механизация применяется на обработке самых различных видов грузов. Машины выполняют не только трудоемкие работы, но и вспомогательные операции. Механизация перегрузочных работ достигла теперь 95 проц. всего об'ема перевалки грузов.

Этими машинами отлично владеют наши стахановцы. Переняв у передовых людей морского флота Никиты Беспалого и Константина Шарапова их методы труда, механизаторы порта добиваются высокой производительности перегрузочных машин. Средняя выработка крановщиков за последние годы поднялась в два раза. Крановщики, работающие на выгрузке угля, дают в среднем 60—90 тонн в час.

Широкая механизация причалов и высокая квалификация наших кадров послужили основной базой для внедрения скоростной обработки судов. Большинство судов, заходящих в порт, обрабатывается сейчас скоростными методами. Отдельные виды груза на всех стадиях перевалки, от момента прибытия груза в порт до момента отправления его по железной дороге, перерабатываются механизмами. Комплексной механизацией сейчас охвачена переработка всех навалочных грузов. Благодаря использованию угленавалочных машин С-153 механизированы внутритрюмные работы. Две такие машины заменяют в порту 30 рабочих. Широко стали применяться для внутритрюмных работ подгребающие грейферы и механические лопаты. Технология обработки судов разрабатывается сейчас с учетом производительности всех этих машин.

Применение угленавалочных машин, подгребающих грейферов и механических лопат дало возможность значительно ускорить обработку судов, доставляющих уголь. Все суда угольной линии разгружаются в порту в два-три раза быстрее установленного срока. На первое сентября порт перевыполнил задание по обработке угля комплексной механизацией не только по количественным, но и по качественным показателям. По плану нам было задано переработать комплексной механизацией 25 проц. угля, а фактически уже достигнуто 90 проц.

Большая заслуга в этом принадлежит механизаторам второго участка. Они показали пример энергичного освоения новой техники. Участок уже имеет хорошо обученных водителей-машинистов, которые успешно перевыполняют на трюмных машинах нормы выработки.

Комплексная механизация применяется нами на перегрузке материалов и тяжеловесов. Их выгрузка осуществляется портальными, гусеничными и железнодорожными кранами по варианту вагон—склад. Для подачи груза со склада на причал используются принадлежащие порту открытые вагоны.

Из комбинированных схем перегрузки механизмами можно отметить, например, перевалку кровельного железа. Из открытого вагона груз подается на вилочные захваты автопогрузчика, который доставляет груз на склад. При дальнейшей транспортировке автопогрузчик берет груз со штабеля и отвозит к дверям склада, где на низкобортном парашюте подготовлены подтоварники. Груз укладывается на парашют и портальным краном подается в трюм.

Приведу нашу схему механизированной перевалки бочкового груза. Бочковый груз (или бумага в рулонах) выгружается с помощью храпцев, подвешенных на коромысле. В один под'ем портальный кран захватывает 16 бочек. Бумага в рулонах перегружается на автомашину с помощью стропа. В один прием захватывается три рулона. У склада груз портовым краном подается на автопогрузчик, который доставляет рулоны бумаги к месту штабелирования.

Комплексная механизация применяется и на переработке сыпучих грузов. Приобретенная портом механическая лопата с транспортером используется при перегрузке зерна из вагонов в склады. Со склада зерно отправляется на механический перегружатель автомашинами.

Хотя нами уже немало сделано для внедрения комплексной механизации перегрузочных работ, все же полного перехода на обработку грузов с помощью машин мы еще не осуществили.

Недостаточно механизированы в порту внутритрюмные и внутривагонные работы. Это обязывает нас принять самые решительные меры для разработки новых конструкций машин, которые могли бы заменить труд человека и ускорить процесс обработки массовых грузов. Мы будем решать эту задачу совместно с конструкторами и научно-исследовательскими учреждениями.

Коллектив порта и его передовой отряд — стахановцы и новаторы приложат все свои творческие силы для разрешения задач комплексной механизации перевалки всех видов грузов.

Передовые крановщики — участники конференции механизаторов южных бассейнов. На снимке (слева направо): К. Почапский (Рени), С. Шевердин (Осипенко), П. Кириляк (Рени), Н. Беспалый (Жданов), П. Савченко (Жданов), В. Дымченко (Феодосия), А. Данилов (Одесса).

Фото Е. Свет.

Механизмы—на социалистическую сохранность

По примеру моряков теплохода «Академик Крылов»

Удлиняют срок службы машины

Все большее число экипажей судов включается в борьбу за сохранность механизмов. На призыв моряков Балтики живо откликнулись команды судов технического и путейского флота Архангельского морского пути. Механизмы земснарядов и шаланд переданы в личное заведывание членам машинных команд.

За последние месяцы многие из команд добились хороших производственных результатов. Второй механик шаланды «Уса» тов. Шалыгин улучшил работу главной паровой машины, самостоятельно отремонтировал ряд судовых механизмов.

Старший механик земснаряда «Двина» тов. Волков удлинил срок службы топочных отражателей, машинист тов. Ретровский с шаланды «Уса» самостоятельно отремонтировал динамомашину. На той же паровой шаланде механиком тов. Анисимовым отремонтирован вентиль отработанного пара ветрогона. Механик земснаряда «Нева» тов. Петров изготовил масляный картер шестерен рамопод'емной лебедки. Срок службы шестерен удлинен теперь втрое.

Подобных примеров немало. Об опыте борьбы за сохранность механизмов рассказали на-днях механики земснарядов на совещании, состоявшемся в управлении Архангельского морского пути.

В течение почти двух лет работает без заводского ремонта паровая шаланда «Повракулка» (старший механик тов. Непогодьев). И в эту зиму экипаж его решил своими силами отремонтировать механизмы, значительно сократив при этом об'ем ремонтных работ. Команда паровой шаланды взяла на социалистическую сохранность не только отдельные механизмы, но и все судно. Принятые ею социалистические обязательства выполняются.

На многих судах машинные команды систематически производят профилактические осмотры и ремонт механизмов, переданных им в личное заведывание. Работы выполняются по заранее составленному графику. Анализируется степень износа того или иного механизма и определяются сроки замены деталей.

В борьбу за продление срока службы механизмов вступают инженерно-технические работники. Они принимают обязательство обучить дноуглубителей лучшим производственным приемам, обобщить опыт стахановцев и передать его на другие суда.

Б. МОЛЧАНОВ.

Успехи передовой вахты

На нашем судне вахта второго механика Александра Никитинского добилась хороших производственных результатов. При подведении итогов социалистического соревнования за сентябрь ей присвоено звание «Отличная судовая вахта». Имена механика тов. Никитинского, машиниста тов. Минина, кочегара тов. Белова занесены на судовую доску почета. Что же показательного в работе передовой вахты?

Приняв на социалистическую сохранность главную машину и вспомогательные механизмы, члены вахты тов. Никитинского решили добиться бесперебойной работы главной машины. Стахановцы поставили перед собой задачу увеличить скорость парохода. Для этого требуется, чтобы в любую погоду, при любом сорте угля пар держался на марке. Моряки заботливо берегут механизмы, бдительно несут вахтенную службу. Второй механик тов. Никитинский вместе с подчиненными в начале октября выщелочил главный холодильник, заменил золотниковую коробку мокровоздушного насоса, устранил пропуски пара в сальниках цилиндров высокого и низкого давления.

Следует сказать, что механик тов. Никитинский не ограничивает свою деятельность только уходом за главной машиной. Он проводит большую воспитательную работу с подчиненными, требует от машинистов и кочегаров, чтобы они строго выполняли Правила технической эксплоатации флота и уставные обязанности.

Такое отношение к делу второго механика способствует тому, что во время его вахты судно увеличивает скорость, достигается большая экономия топлива и смазочных материалов.

Ю. МИЛОВАНОВ,
четвертый механик парохода «Вологда».

Без вывода судна из эксплоатации

Экипаж парохода «Алтай» взял на социалистическую сохранность судовые механизмы и оборудование. В этом году машинная команда парохода «Алтай», возглавляемая старшим механиком тов. Васильевым, проделала большой ремонт механизмов без вывода судна из эксплоатации. Раньше динамомашина судна могла действовать только при высоком давлении пара. Машинисты решили устранить этот недостаток. Они обнаружили между поршнем и стенками цилиндра большой зазор и совместно с судовым токарем тов. Семеновым устранили дефект. Теперь пар не «мнется», не переходит из одной полости цилиндра в другую, машина работает бесперебойно.

Прежде при перекачивании донкой воды из одного танка в другой требовалось 15 часов. Машинисты отремонтировали насос, и сейчас его производительность повысилась в семь с половиной раз.

Выступая на собрании экипажа, машинист тов. Полгородник сказал, что почин моряков теплохода «Академик Крылов» имеет для экипажа парохода «Алтай» исключительное значение. В строю судно находится 47 лет. Разумеется, что его механизмы, устройства, оборудование требуют постоянного хозяйского присмотра, разумной эксплоатации. Передача их морякам на социалистическую сохранность будет способствовать улучшению технического состояния судна.

Машинист тов. Полгородник взял на социалистическую сохранность электродвигатели и циркуляционный насос. Он обязался содержать их в образцовом порядке. Кочегар тов. Зелент из'явил желание взять на сохранность грузовую лебедку № 1, матрос тов. Воробьев — шлюпку № 3 Фок- и грот-мачты с их вооружением взяли на социалистическую сохранность матросы тт. Гайворонский и Панасенко.

Один за другим моряки подписали договоры о передаче им механизмов и устройств на сохранность.

П. ФРОЛОВ.

УЛУЧШИТЬ ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Следуя примеру экипажа теплохода «Академик Крылов», коллектив завода имени Вано Стуруа широко развернул социалистическое соревнование за улучшение технического состояния заводского оборудования, за отличную его эксплоатацию.

Коллектив механического цеха принял на социалистическую сохранность металлорежущие станки. Бригада тов. Мамедова взяла на социалистическую сохранность заводские паровые котлы и решила образцово обслуживать их, экономно расходовать топливо. Энергетики завода тт. Мамедов, Разживина, Бондарчук и Абишев заботливо ухаживают за компрессорами, а тов. Игнатушенко — за семитонным железнодорожным краном.

М. ВАЛОВ.

Три года без ремонта

Борясь за досрочное выполнение годового плана, коллектив Рижского судоремонтного завода стремится полностью использовать основные средства производства.

В принятых недавно предоктябрьских социалистических обязательствах судоремонтников особенное внимание уделено вопросам борьбы за продление сроков межремонтной эксплоатации заводского оборудования. По инициативе стахановцев монтажно-механического цеха на предприятии все большую популярность получает метод передачи станков и оборудования на социалистическую сохранность бригадам и отдельным рабочим. Принимая на сохранность переданную им технику, судоремонтники берут обязательство обеспечить повседневный уход за оборудованием, содержать его всегда в исправности, чистоте и тем самым максимально продлить срок службы данного станка, агрегата.

Идя навстречу пожеланиям стахановцев, администрация и инженерно-технические работники отдела главного механика разработали примерную форму учета работы оборудования, принятого на социалистическую сохранность. Станки и оборудование, обслуживаемые одним человеком, передаются по индивидуальному акту. Агрегаты, обслуживаемые бригадой рабочих или несколькими рабочими посменно, передаются по акту бригадиру или старшему рабочему, а остальные члены бригады принимают индивидуальные социалистические обязательства по улучшению ухода и обслуживания станка, агрегата.

Подписывая акт о принятии агрегатов на социалистическую сохранность, рабочие заполняют ведомость передаваемых им приспособлений и инструмента. Сразу же составляется и график планово-предупредительного ремонта с разбивкой работ по месяцам, заводится таблица смазки агрегата. В эту таблицу систематически должны вноситься записи о том, в какие сроки производилась смазка, какое употреблялось смазочное масло. К акту прилагается также график, позволяющий учитывать количество отработанных агрегатом часов и процент выполнения норм. Учет ведется помесячно.

Почин рабочих механо-монтажного цеха, выступивших инициаторами передачи станков на социалистическую сохранность, нашел единодушную поддержку во всех цехах. Вслед за знатными стахановцами — токарями тт. Симсоном, Рандсом, Веверисом, расточником тов. Турайкевичем о своем желании принять на социалистическую сохранность оборудование и станки заявили передовые производственники котельно-корпусного цеха. Затем этот патриотический почин подхватили деревообделочники, электрики, инструментальщики. И теперь, в дни предоктябрьских стахановских вахт, на предприятии нет уже ни одного производственного участка, где бы рабочие не включились в соревнование за социалистическую сохранность оборудования, за лучшее, более эффективное его использование.

Все отличники производства ведут журналы состояния оборудования и станков. Они систематически производят осмотр, чистку и смазку агрегатов, под наблюдением механика цеха устраняют их дефекты. Совместно с контрольным мастером отдела технического контроля стахановцы периодически производят проверку оборудования. Когда подводятся итоги социалистического соревнования по профессиям, рабочие учитывают не только количественные показатели работы каждого токаря, расточника, но и состояние обслуживаемого им станка.

Принимая на социалистическую сохранность станки и оборудование, судоремонтники сознают, что это—глубоко патриотическое дело. Стремления стахановцев направлены к тому, чтобы, еще лучше организовав обслуживание и уход за техникой, обеспечить работу каждого станка в течение трех лет без заводского ремонта.

В. ЛУЩЕВСКИЙ.

Один из лучших стахановцев инженер механико-судовой службы Касптанкера **И. И. Кудренко.** Фото Б. Боровских.

Спасли людей

МУРМАНСК. (Наш корр.). Буксирный пароход № 146 возвращался Кольским заливом в родной порт. В пути усилился ветер, вскоре перешедший в сильный шторм. Стоявший на мостике капитан парохода тов. Кочетков неожиданно заметил сигналы бедствия тонущего катера.

Немедленно был отдан приказ следовать к месту аварии. Через полчаса рулевой и моторист катера были уже на борту буксирного парохода.

За самоотверженную работу в условиях шторма начальник Мурманского порта об'явил экипажу буксира благодарность.

МОРСКОЙ ВОКЗАЛ В ПОТИ

Тот, кто бывал в Поти год, два назад, теперь не узнал бы Потийского порта. Дороги, ведущие к морскому вокзалу, оделись в асфальт. Восстанавливается железнодорожная ветка, соединяющая морской порт с железнодорожным вокзалом.

Работники Потийского порта вправе гордиться своим новым морским вокзалом. Здесь созданы уют и удобства для пассажиров. Прекрасно оформлен зал ожидания, с большим вкусом расписаны его стены. Перед глазами пассажиров возникают пейзажи Колхиды. Во втором зале — отдельные сцены из произведения Шота Руставели «Витязь в тигровой шкуре». В зале ожидания — мягкая мебель, ковры. Тут же — билетная касса.

К услугам пассажиров и буфет, ресторан, камера хранения, справочное бюро. Заканчивается отделка комнаты матери и ребенка.

КОРОТКО

✪ Моряки теплохода «Ворошилов» организовали кружок по изучению азбуки Морзе, флажковой и световой сигнализации. Руководит занятиями третий помощник капитана тов. Емельянов.

✪ Молодые портовики Одессы учатся без отрыва от производства. Вечернюю школу посещают 56 человек. Крановщик Романенко занимается на третьем курсе заочного отделения Одесского института инженеров морского флота, диспетчер Усова — на заочном отделении эксплоатационного факультета мореходного училища.

✪ В Петропавловске-на-Камчатке состоялась встреча моряков со стахановцами предприятий города. Моряки и стахановцы рассказали, как они борются за досрочное выполнение производственных планов.

По следам наших материалов

Инженеры-конструкторы Ждановского завода портового оборудования тт. Зограф, Сычевой и техник-конструктор тов. Ксендзова написали в редакцию письмо, в котором сообщили, что в течение двух лет они не аттестованы.

Редакция направила это письмо в Главное управление кадров Министерства морского флота.

Как сообщили редакции из министерства, авторам письма на-днях присвоены персональные звания.

Шахматы

Спортивное общество «Водник» и редакция газеты «Морской флот» организуют конкурс решений шахматных задач. Первые задачи конкурса будут опубликованы в газете «Морской флот» 28 октября. В конкурсе могут участвовать все работники морского флота. Шахматистам, которые впервые ознакомятся с шахматной композицией, необходимо знать, какие требования пред'являются к шахматной задаче, как подойти к решению тех двухходовок, которые будут включены в конкурс.

Шахматной задачей называется такая позиция на шахматной доске, в которой белые, начиная, дают черным мат точно в установленное условием задачи число ходов. Таких ходов может быть два (двухходовка), три (трехходовка), четыре и т. д.

Первый ход белых, которым они начинают решение задачи, называется вступительным ходом. Вступительный ход должен быть строго единственным, и таким образом решение задачи также должно быть строго единственным. Если в задаче обнаружилось два возможных вступительных хода, а следовательно два решения, то такая задача является «браком», результатом ошибки автора. Заключительный, матующий ход белых также должен быть единственным.

Решить задачу — значит найти последовательность ходов белых и черных фигур, приводящую к мату. К шахматной задаче пред'является ряд требований. Вступительный ход белых не должен быть, как говорят, грубым. Так, например, белые не могут первым же своим ходом об'явить шах черному королю. Нельзя первым ходом взять черную фигуру или превратить белую пешку в какую-либо фигуру или же отнимать у черного короля свободные поля.

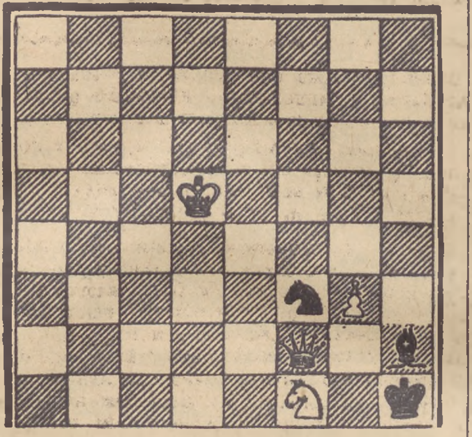

Диаграмма 1.

По характеру своего решения задачи разбиваются на две большие группы: задачи «на цугцванг» и задачи «на угрозу».

Рассмотрим задачу, построенную на цугцванг. Цугцвангом называется положение, в котором одна сторона ничем конкретно не грозит, но для другой стороны, вынужденной ходить, любой ход невыгоден по той или иной причине.

В позиции, показанной на первой диаграмме, на любой ход черных уже готов матующий ход белых — черные находятся в цугцванге. Задача решается единственным ходом 1. Крd5—d6.

Задача, показанная на второй диаграмме, решается ходом 1. Фf8—e8, содержащим угрозу 2. Фe8 : h5×.

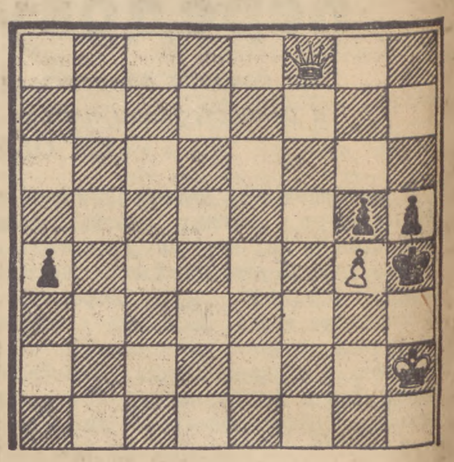

Диаграмма 2.

Черные могут защищаться двумя способами от угрозы. Рассмотрим оба способа, оба варианта. Если черные сыграют 1. Крh4 : g4, то белые матуют ходом 2Фe8—e4×.

В ответ на 1. h5 : g4 последует 2. Фe8—h8×.

Участники конкурса должны указывать в решении задач не только первый вступительный ход белых, но и все варианты, то-есть все ходы черных, препятствующие осуществлению угрозы, а также все заключительные, матующие ходы белых.

Участие в конкурсе поможет шахматистам повысить свою спортивную квалификацию, будет отличной тренировкой к предстоящему радиотурниру. Решение шахматных задач знакомит с шахматными идеями, с присущими шахматной игре комбинациями. Это ведет к расширению кругозора шахматиста и способствует воспитанию ценных качеств, необходимых в практической игре. Решение задач вырабатывает способность к быстрой оценке того или иного положения на шахматной доске, дает навыки к выявлению и учету всех, даже мельчайших особенностей той или иной шахматной позиции.

Интерес к шахматам, который вызвал среди моряков первый радиотурнир, должен быть закреплен судовыми физкультурными коллективами широким вовлечением в конкурс задач всех шахматистов судна.

Н. ПОЛЕВОЙ.

НОВЫЕ КНИГИ

В. ЛАХАНИН. — **«Приложение теории подобия к исследованию работы судовых паровых машин многократного расширения».** Издательство «Морской транспорт», 1950 г., цена 4 руб. 70 коп.

Автор, кандидат технических наук, в настоящем труде излагает метод обработки результатов испытаний машин на основе теории подобия, развитой советскими учеными. Автор приводит примеры решения практических задач, возникающих при эксплоатации, проектировании и модернизации судовых паровых машин. Книга предназначена для научных, инженерно-технических работников морского флота, учащихся институтов и высших мореходных училищ.

И. Б. ЛЮБИМОВ и Г. И. ФЕДЧЕНКО— **«Пособие для лебедчика дноуглубительного флота».** Издательство «Морской транспорт», 1950 г., цена 5 руб. 65 коп.

Книга предназначена для лебедчиков и матросов морского дноуглубительного флота. Наряду с элементарными сведениями о морских путях, акваториях портов, работе лебедок, вспомогательных механизмов в книге даны материалы об организации и производстве дноуглубительных работ в об'еме, необходимом для вахтенного багермейстера (помощника багермейстера).

К. В. БУДНИКОВ и И. Ф. МОСКАЛЕНКО — **«Учебное пособие для матросов морского флота».** Издательство «Морской транспорт», 1950 г., цена 10 руб. 25 коп.

В книге излагаются основные сведения из морской практики, необходимые матросу для отличного выполнения своих обязанностей. Это учебное пособие может служить также руководством для матросов и боцманов транспортного флота.

СОБОЛЕВ П. И. — **«Обслуживание и ремонт инжекторов».** «Речиздат», Москва, 1950 г., цена 2 руб. 45 коп.

В брошюре приводятся сведения об эксплоатации инжекторов. Дано описание устройства и действия инжекторов, а также их возможных дефектов. Приводятся причины возникновения дефектов и способы их устранения. Книга предназначена для машинных команд судов и для работников судоремонтных заводов и мастерских.

АЛЕКСАНДРОВ А. С. — **«Практическое руководство кочегару парохода».** «Речиздат», Москва, 1950 г., цена 6 руб. 90 коп.

В книге описаны паросиловые установки различных типов, освещены принцип работы паровых котлов и конструкция их отдельных частей. Основное внимание уделено вопросам эксплоатации котельной установки и уходу за ней.

М. В. ЭРВИЦ. — **«Заделка пробоин в стальных судах бетоном и железобетоном».** Издательство «Морской транспорт». 1950 г., цена 3 руб. 60 коп.

В книге изложены практические методы применения бетона и железобетона в судоремонтных и аварийно-спасательных работах при повреждениях корпуса судна. Книга рассчитана на инженерно-технических работников пароходств, судоремонтных заводов и судовые экипажи морского флота.

В стране „желтого дьявола“

Записки советского моряка

В САМОМ СЕВЕРНОМ ШТАТЕ

Пароход «Одесса» стоял в самом северном штате Америки — Вашингтоне, в городе Сиеттле...

Мы пришли со своего судна в гости к товарищам на «Одессу».

Вечерело. Воздух затянут сеткой косых линий дождя. Блестели мокрые мостовые. Деревья, освещаемые светом, роняли обильные капли. Блестел стоявший в скверике высокий резной столб со смеющейся рожей-идолом: столб этот привезен с Аляски.

А мелкий дождь шел, не переставая, словно сеял сквозь сито.

Дневные работы были окончены, команда отдыхала. Слушали радио: радист поймал далекий Владивосток. Вспоминали приморскую осень, когда тайга, подступившая к дачному району, пламенеет в золоте...

Другие говорили об урожае, третьи говорили об участии в высадке десанта на Курильские острова в августовские ночи, о пленных японцах...

Но все это было уже позади. Было радостно. Мир. Долгожданный мир... И вновь заговорили о стройках, урожае, курортах, работе, учебе...

Здесь же, в Сиеттле, уже появились безработные. Люди труда в Америке стали лишними, многие оказались без работы, а значит, без прав на жизнь... Десятки судов с завязанными брезентом трубами поставлены на прикол...

В унылый шелест дождя, музыку и раздумье ворвался шум, надвигавшийся в переулок со стороны площади. Донеслись звуки глухих ударов. Человеческие вопли. Все на судне вышли на палубу.

По слабо освещенной улице среди белых пятен домов, магазинов и складов бежал молодой негр в светлой робе в полоску, с красным шарфом на шее... Он был весь мокр... А за ним неслась дикая толпа янки в робах, в хорошо отутюженных костюмах, в шляпах и даже одна еще молодая женщина с огромной сумкой... Все бежавшие размахивали палками, бросали вдогонку негру камни...

На какой-то миг юноша-негр заколебался, в какую сторону метнуться...

Толпа настигла его, схватила и начала избивать.

Женщина била сумкой по глазам юношинегра и исступленно кричала:

— Выколите прежде глаза... Мужчины, убивайте, убивайте негра, но выколите глаза...

Члены экипажа сгрудились у борта и, в бессилии помешать линчеванию негра, негодовали.

Полный американец в сером костюме и в такой же шляпе, размахивая веревкой с петлею, пытался набросить ее на шею негру. В стороне, заложив за спину руки, расставив широко ноги, стоял полисмен, наблюдая избиение, и улыбался.

Юноша-негр, собрав силы, вырвался и скрылся среди грузов причальной линии. А вслед ему неслись крики: «черная свинья», «все равно убьем...»

Дождь перестал. Асфальтированные мостовые блекло отражали свет фонарей...

Мы, взволнованные только что виденной картиной, стояли, думая о произволе в «свободной» Америке. Здесь везде это слово бросалось в глаза: статуя «Свободы», пароходы «Свобода», на каждой монете «Свобода», кинотеатры, бары «Свобода», но для кого? И самое это слово воспринималось, как издевательство над мечтою людей, над самым словом «Свобода».

Прошло с полчаса... Еще раз пробежала беспощадная толпа, исступленно крича ругательства...

Наконец, когда все стихло, матросы заметили негра. Он молчал, весь окровавленный, и дрожал, как лист дерева под порывами ветра. Юношу мы узнали по красному шарфу и светлой, в полоску, изорванной и окровавленной робе...

По щеке у него текла кровь. Наш врач оказал ему помощь, и когда юноше Джону (мы узнали из разговора его имя) оказали помощь, он успокоился.

Он, торопясь, говорил своим взволнованным голосом:

— О! О русских я много слышал, но такого приема от белых, хотя и русских, я не ждал... Не то что простые, а офицеры, сам капитан говорят со мною, как с равным человеком... Но я же люблю Америку, я сражался против японцев за Америку. К этому звал Рузвельт... А сейчас, когда окончилась война, меня хотели убить дома, в Америке, за то, что я работал, носил на своих плечах тяжелые корзины с яблоками... Но это им не нравится, потому что я негр.

Плечи Джона тряслись, по щекам катились слезы. Было тяжело смотреть на молодого, уронившего голову плачущего человека, еще тяжелее понимать, что произвол — не случай, а система в этой стране.

Да, это было в самом северном штате, носящем имя Вашингтона.

Удивительно, за что же воевали в войне Севера с Югом почти сто лет тому назад американцы в своей стране?..

В АВТОБУСЕ

Было это уже после войны. Чтобы попасть из города Портленда на реке Колумбии в город Ванкувер, моряки сели в автобус.

Почти бесшумно катится автобус по мосту через реку Вилламетт. Около сотни судов типа «Либерти» стоит на приколе с завязанными брезентом трубами. Брезенты от дождя и солнца побелели. Стапели верфей заросли бурьяном. Лесопильные заводы не работают. На берегу реки сидят безработные.

Грустно смотреть!

Оставив позади Портленд и мост, автобус пробежал мимо серых зданий Орегонского университета, где на спортплощадке несколько студентов гоняли мяч.

В'ехали в маленький городок Сан-Джонс. Здесь на остановке ожидало всего три пассажира: двое толстых мужчин и одна пожилая, красивая, опрятно одетая в пёструю юбку и красный жакет, женщина-индианка. Шофер открыл дверцу. Вошли мужчины, а за ними и индианка, — здесь недалеко находится так называемая в Америке резервация. Женщина, повидимому, возвращалась из города. Мы с интересом посмотрели на неё: индейцы, хотя и коренные жители Америки, но их осталось мало. Лицо индианки было задумчивым и одухотворенным. Автобус тронулся. И только индианка хотела сесть на диван, передав деньги на билет, как вскочил кондуктор, схватил женщину за руку и начал ее выталкивать в дверь, которую шофер, улыбаясь, открыл. Женщина горячо протестовала. В тот же миг вскочило еще два хорошо одетых американца, и втроем они вытолкали женщину из автобуса. Она упала на шоссе. Что с ней случилось, мы так и не узнали. Автобус пошел дальше.

У нас эта сцена вызвала негодование, и мы с нетерпением ждали остановки, чтобы покинуть автобус.

Пассажиры-американцы весело смеялись.

Никто не осуждал дикий поступок. Здесь были и женщины, и они тоже улыбались. Кондуктор и два молодых американца явно чувствовали себя героями и держались гордо. А все произошло лишь только из-за того, что индианка заняла место у окна рядом с толстяком-американцем.

Когда мы попытались сказать соседям, что это дикость, варварство, нам удивленно ответили:

— Что же особенного, это же индианка!!

И это в Америке индейцев, на чью землю пришли предки янки; в Америке, где даже высокопоставленные деятели в торжественные дни любят рядиться в национальные индейские костюмы; в Америке, где на монетах выбит профиль индейца и над ним стоит надпись «Свобода»!..

Да, это в Америке...

ОБЕЗДОЛЕННЫЕ

Мы, группа советских моряков, в конце 1945 года идем по главной улице в городе Лонг-Биче — Пайн-стрит. По сторонам ее высятся богатые многоэтажные магазины. Их витрины полны золота, серебра, модных цветных платьев, дорогих костюмов. Из-за зеркальных стекол виднеются ящики с золотистыми апельсинами, бледножелтыми бананами и румяными яблоками. По улице текут потоки разодетых американцев-курортников, устремляющихся к «водному фронту» улицы, где на побережье океана находится обширный, один из лучших в Америке пляж, от которого и город получил свое название Лонг-Бич*...

Сюда каждые двадцать минут поезда выбрасывают все новые и новые партии беззаботных, празднично разодетых людей, приезжающих купаться и загорать из Лос-Анжелоса, Голливуда, Пасадены и других городов.

Яркое солнце все обливает золотом своих лучей. Все здесь кажется праздничным, особенно после зимнего перехода через вспененный, мрачный Великий океан.

Но уже на первых шагах наше настроение сменяется болью в сердце.

Праздничного настроения как и не бывало.

В полинявшем старом мундире солдат-фронтовик стоит и протягивает нам пачку карандашей. Их много, этих солдат. Один, другой... Некоторые из прохожих суют им центы и, не беря карандаши, торопливо проходят мимо солдат-фронтовиков, точно сделав что-то непристойное, некрасивое, постыдное... И нам стало больно за этих фронтовиков. Ведь это было нищенство тех, кто защищал на фронтах и этот город, и этот пляж, и многочисленные небоскребы. О чем думали прохожие, давая фронтовикам мелкие подаяния? А фронтовики стоят с карандашами в протянутой руке, горько улыбаются, торгуют. Ведь в Америке нищенство запрещено законом. Предприимчивость и частная инициатива — это дело другое. Вот они и торгуют.

Раздумывая, мы идем на побережье.

Рядом на песке стоит зеленый фургон, увешанный трофейными немецкими штыками, автоматами, ножами, кинжалами, медалями, значками, мундирами эсэсовцев. Тут же сидят фронтовики-инвалиды и продают плохо напечатанные в кустарной типографии открытки с видом этого же фургона... Открытка стоит пять центов. Но многие дают больше. Ведь это тоже прикрытое нищенство. А мимо проплывает дородная мисс с мальчиком, держащим в ручонке с таким видом, точно у него чудесная птичка, модную игрушку — атомную бомбу.

В луна-парке, раскинувшемся по побережью, взлетают вверх шары с подвешенными на тросах корзинами к мачтам-вышкам; несутся, ныряя, электрические карты на русских горках. Слышен громкий смех, визг...

Вдали на голубой воде, точно утюги, покачиваются военные корабли и стоят десятки танкеров. Мы направились к своему судну.

И вдруг наше внимание задержали одна-другая солдатские палатки, раскинутые здесь же в конце улицы. Удивленные, подходим и видим надписи: «Норд-Африка, Корсика, Франция 1943—1944». На другой: «Один год воевал в Европе и год в Японии». Дальше виднелись еще палатки. Это живут фронтовики-инвалиды, не имеющие работы и квартир. И надписи, сделанные на палатках, гуляющих не смущают.

В. КУЧЕРЯВЕНКО.

* Лонг-Бич — длинный берег.

Из книги В. Кучерявенко «В Америке». Примиздат, 1950 г.

Ответственный редактор
В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря К 0-55-11, отделов редакции К 4-67-00, К 4-85-08. Издательства и бухгалтерии К 4-85-08. Типографии К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б03300. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 2905.